Краткое описаніе

Обрекогносцированныхъ путей
второстепенныхъ операціонныхъ направленій
изъ
предѣловъ Закавказья въ передовой театръ
Азіатской Турціи.



Составилъ въ Развѣдывательномъ отдѣленіи Штаба Кавказскаго военнаго округа, Генеральнаго Штаба Капитанъ Корсунъ.



ТИФЛИСЪ.
Электропечатня Штаба Кавказскаго военнаго округа.
1908 г.

Не подлежитъ оглашенію

КРАТКОЕ ОПИСАНІЕ

Обрекогносцированныхъ путей второстепенныхъ операціонныхъ направленій изъ предѣловъ Закавказья въ передовой театръ Азіатской Турціи.

Составилъ въ Развѣдывательномъ отдѣленіи Штаба Кавказскаго военнаго округа, Генеральнаго Штаба Капитанъ Корсунъ.

ТИФЛИСЪ.
Электропечатня Штаба Кавказскаго военнаго округа.
1908 г.



II

Второстепенныя операціонныя направленія.

V. Направленіе Эривань—Мелязгертъ.
VI. Связи между путями на Мелязгертъ и южнымъ обходнымъ путемъ.
VII. Дороги отъ Мелязгерта къ Мушу.
VIII. Связи г. Муша съ южнымъ обходнымъ путемъ.
IX. Дороги отъ Муша и Мелязгерта къ Битлису.
X. Операціонное направленіе Эривань—Ванъ.
XI. Связи между Мушемъ, Ваномъ и Битлисомъ.
XII. Дороги черезъ хребетъ Алла-дагъ.
XIII. Дороги изъ Битлиса въ Діарбекиръ.
XIV. Пути въ Харпутъ.
XV. Пути отъ русско-персидской границы въ сѣверо-западную часть Адербейджана.
XVI. Связи между путями Хойскаго губернаторства и направленіемъ Эривань—Ванъ.
XVII. Пути изъ Чорохскаго края въ Турцію.
XVIII. Пути изъ Эрзерума къ черноморскому побережью.

Въ описаніи тѣхъ дорогъ, которыя достаточно обрекогносцированы, имѣются свѣдѣнія о ихъ: 1) протяженіи въ верстахъ, 2) проходимости по

участкамъ—для артиллеріи дороги названы аробными, а для обозовъ—колесными, 3) о встрѣчающихся по пути большихъ и малыхъ бивачныхъ мѣстахъ, 4) о встрѣчающихся позиціяхъ и важныхъ въ военномъ отношеніи пунктахъ; 5) послѣ описанія каждаго пути сдѣлана ссылка на источники.

Въ концѣ работы приложены краткія статистическія свѣдѣнія по главнѣйшимъ раіонамъ передового театра въ Азіатской Турціи, а также и прилегающаго къ послѣднему раіона сѣверозападной части Адербейджана.

Для скораго наведенія справокъ о путяхъ—къ работѣ приложена схема съ занумерованными дорогами. Каждый номеръ, поставленный на схемѣ, указываетъ номеръ имѣющагося описанія въ книжкѣ.

№№ по порядку.	Наименованіе пунктовъ, через которые проходитъ дорога. Пункты, гдѣ мѣняется родъ дороги; краткая характеристика проходимости дороги. Бивачныя мѣста. Важные пункты и позиціи.
	Обходы Эрзерумской равнины съ юга.
	I. Сѣверный обходный путь.
1	**Сатаганъ** на Башкейскомъ плато—$3^{1}/_{4}$ государственная граница лѣвѣе знака XII—$3^{1}/_{2}$ с. Каракилиса—$6^{3}/_{4}$ сѣвернѣе с. Магараджикъ—[illegible]$^{1}/_{2}$ южнѣе с. Пурикъ—с. Тахнаджукъ (Такнаджуръ, или Текенеджикъ, или Маганаджикъ)—с. Арпачай—бродъ на р. Арпа-чай—сѣвернѣе с. Карапунгаръ—13 мимо с. Джерасунъ—$14^{3}/_{4}$ сѣвернѣе сел. Шейхъ-юсуфъ—$17^{1}/_{2}$ с. Тоды $21^{1}/_{2}$ сел. Делибаба—на юго-западъ—вверхъ по долинѣ р. Делибаба-су— 5 начало горнаго прохода Кара-дербентъ—$26^{3}/_{4}$ конецъ горнаго прохода Кара-дербентъ—вверхъ по долинѣ Эшакъ-эйласъ—$35^{3}/_{4}$ мимо горнаго прохода Кизылъ-дербентъ—горная долина Эшакъ-эйласъ—$37^{1}/_{2}$ мимо с. Эшакъ-эйласъ—вверхъ по долинѣ р. Кшля—спускъ къ с.

Агыли—перевалъ на водораздѣлѣ Аракса и Мурадъ-чая—$47\frac{1}{2}$ **Даяръ.**

Отъ **Сатагана** до Делибаба $21\frac{1}{2}$ вер. колесной дороги съ разработкой.

Отъ Делибаба до Эшакъ-эйласъ 16 вер. аробной.

Отъ Эшакъ-эйласа до **Даяра** 10 вер. аробной съ разработкой.

Итого $47\frac{1}{2}$ верстъ.

Бивачныя мѣста на участкѣ Сатаганъ-Делибаба имѣются всюду хорошія; лучшія: 1) У с. Тоды. 2) У с Делибаба по некрутымъ склонамъ высотъ, окаймляющихъ долину р. Делибаба-су съ востока; бивакъ разбросанъ.

На участкѣ Делибаба-Даяръ: 1) Между проходами Кара дербентъ и Кизылъ-дербентъ въ боковой лощинѣ. 2) Въ долинѣ Эшакъ-эйласъ. 3) Въ 2-хъ верстахъ отъ сел. Даяръ, ниже по рѣкѣ.

Вода, кромѣ участка дороги Эшакъ-эйласъ—Даяръ, имѣется вездѣ. Пастбища на большей части пути въ изобиліи. Топлива мало.

Важные пункты и позиціи: 1) Башкейское плато. 2) Позиція, не доходя $1\frac{1}{2}$ верстъ до сел. Тоды, фронтомъ на западъ. 3) Делибаба

узелъ путей. 4) Горный проходъ Кара-дербентъ представляетъ скалистый съ отвѣсными до 800—1000 фут. высоты боками извилистый коридоръ, длиною до 1 версты, а шириною по дну у южнаго выхода 40—50 шаговъ и у сѣвернаго конца 20—25 шаговъ. 5) Кизылъ-дербентскій проходъ нѣсколько меньше прохода Кара-дербентъ.

Примѣчаніе: Характерная особенность полосы по сторонамъ пути Сатаганъ-Делибаба заключается въ томъ, что она состоитъ изъ цѣлаго ряда болѣе или менѣе значительныхъ плато, имѣющихъ нѣкоторое командованіе одно надъ другимъ, послѣдовательно съ востока на западъ, что исключаетъ возможность серьезной обороны этой зоны фронтомъ на востокъ на всемъ участкѣ къ западу отъ оврага р. Арпачай.

Источники: А. М. Колюбакинъ и Д. М. Лупандинъ. Матеріалы для военно-статистическаго обозрѣнія Азіятской Турціи. Томъ V, часть II, изд. 1890 г., маршруты №№ 1 и 10.

Ѳ. Грязновъ. Военный обзоръ передового театра въ Азіятской Турціи. Часть I, изд. 1895 года, стр. 190 и 191.

А. И. Гиппіусъ. Сводъ маршрутовъ по Азіятской Турціи. Изд. 1892 г., стр. 26, 27, 34 и 35.

---

2 **Южная дорога въ сторону Алашкертской равнины.**

Даяръ—перевалъ—бродъ на р. Джени-гель-су—перевалъ—бродъ черезъ правый истокъ р. Курдъ-али-су—14 $^{1}/_{2}$ сел. Курдъ-али—внизъ по долинѣ р. Курдъ-али су—Алашкертская равнина—на р. Чатъ пунктъ соединенія съ дорогой, ведущей вверхъ по долинѣ р. Чатъ—27 **Зейдекянъ.**

Отъ **Даяра** до Курдъ али 14 $^{1}/_{2}$ вер. аробной съ исправленіемъ.

Отъ Курдъ-али до **Зейдекяна** 12 $^{1}/_{2}$ вер. колесной съ исправленіями.

Итого 27 верстъ.

Бивачныя мѣста. 1) Въ 2-хъ верстахъ отъ сел. Даяръ, ниже по рѣкѣ. 2) На рѣкѣ Дженигель-су, ниже переправы (на небольшой отрядъ). 3) У сел. Курдъ-али. 4) У селен. Зейдекянъ (по характеру грунта – суглинокъ бивакъ въ сырое время года неудобенъ).

На участкѣ пути Даяръ-Курдъ-али встрѣчаются небольшіе участки безъ воды. Подножный кормъ имѣется, топлива мало.

Важные пункты. Зейдекянъ, имѣющій значеніе, какъ пунктъ лежащій противъ вы-

хода изъ горъ Драмъ-дага въ Алашкертскую равнину.

Свѣдѣній о позиціяхъ не имѣется.

Источники: Матеріалы для военно-статистическаго обозрѣнія Азіятской Турціи. Томъ V, часть II; изд. 1890 г.. А. М. Колюбакинъ и Д. М. Лупандинъ, маршрутъ № 10.

Сводъ маршрутовъ по Азіятской Турціи. А. И. Гиппіусъ. Изд. 1892 г., стр. 34, 35 и 143.

---

3 **Продолженіе сѣвернаго пути отъ Даяра.**

Даяръ—долина р. Шарьянъ: 4 поворотъ дороги на западъ, 14 бродъ на р. Шарьянъ-чай противъ с. Белюкъ-башъ—подъемъ къ дер. Авбеза—18 Авбеза—20 Джамбекъ—24 Чатъ на р. Шарьянъ—27½ оврагъ съ водой—29 перевалъ—крутой спускъ къ д. Кюлли-чиманъ—33 д. Кюлли-чиманъ—широкая болотистая котловина (до 2½ верстъ ширины)—40 перевалъ—ущелье р. Гергинъ-дере—48 бродъ на р. Кара-су—степь Кара-язъ-дюзъ—бродъ на р. Киса-чай—61 д. Киса (Кшо, Киче-киса)—перевалъ—внизъ по лощинѣ р. Сейлемезъ—66 д. Верх. Сейлемезъ—75 Нижн. Сейлемезъ—86 выходъ въ долину Аракса у **Кюлли**.

От **Даяра** до **Кюлли** 86 вер. арбной дороги съ колесными участками, но мѣстами топкой.

Итого 86 верстъ.

Долины р. р. Шарьянъ-чай и Сейлемезъ весьма топки въ сырое время года. Броды на рѣкахъ Кара-су и Киса чай въ обыкновенную воду— $1^1/_4$ аршина.

Бивачныя мѣста. По пути встрѣчаются превосходные луга и пастбища, всюду много воды; мѣстами встрѣчается кустарникъ. Бивачныхъ мѣстъ по пути много.

Важные пункты и позиціи. 1) Даяръ, узелъ путей. 2) Позиціи на встрѣчающихся двухъ перевалахъ (какихъ именно въ описаніи не указано). 3) Кюлли, узелъ путей.

Источники: Рукопись отъ 14 февраля 1885 года П. А. Ильина.

Сводъ маршрутовъ по Азіятской Турціи. А. И. Гиппіусъ. Изд. 1892 года, стр. 36 и 37.

---

4 **Продолженіе сѣвернаго пути до Башъ-Чифтлика.**

Кюлли—широкая (до 6 верстъ), глубокая долина р. Аракса—черезъ 5¾ верстъ долина суживается до 1 версты—къ сѣверу отъ сел. Чевирме—20 сел Татосъ—24 сел. Хырбе-фахіанъ (Хырбе-ханъ)—29½ сел Гондода (Гондоуда или Гиндухида)—33¾ сел Аме (Абону-кому)—36¼ сел. Алтунанъ (Алтуна или Алтунъ)—мимо сел. Мархокъ—мимо с. Гогогланъ (Гекъ-огланъ)—43½ сел. Кочелукъ или Кочалукъ—внизъ по долинѣ р. Карагель-су—56 горячіе минеральные источники (47^0 по Реомюру)—мимо с. с Хамзанъ (Гамзыкъ), Ботанъ, Гелянъ (Гела)—64 **с Башъ-Чифтликъ.**

Отъ с. **Кюлли** до с. Кочелукъ 43½ вер. колесной съ разработкой (въ періодъ таянія снѣговъ бродъ черезъ ручей у мельницы между с. с. Алтунанъ и Кочелукъ глубокъ и для правильнаго колеснаго движенія необходимъ мостъ около 3 саженъ лѣсного матеріала подъ рукой не имѣется). Почва преимущественно суглинокъ, а потому движеніе обоза въ сырое время года затруднительно.

На слѣдующихъ 4 верст. колесная.

Далѣе до с. Башъ.Чифтликъ $16^1/_2$ вер. аробная съ исправленіями.

Итого 64 версты.

Ущелье р. Карагель-су на первыхъ 4 верст. довольно широкое, далѣе на западъ на протяженіи $13^1/_2$ верстъ ущелье узкое, извилистое, глубина тѣснины мѣстами доходитъ до 100′—120′, ширина по дну 10—50 саж., на высотѣ с. Ботанъ ущелье расширяется и до с. Башъ-Чифтликъ не носитъ суроваго характера. Грунтъ частью глинистый, частью суглинокъ и черноземъ.

Броды черезъ р. р. Карагель-су, Бингель-су (Пери-су) въ обыкновенн е время года не глубоки 1′—$1^1/_2$′, въ высокую воду 3′—4′ и болѣе.

Бивачныя мѣста. 1) С. Кюлли. 2) Сел. Татосъ. 3) С. Алтупанъ 4) Кочелукъ. 5) Башъ-Чифтликъ.

Имѣются удобныя мѣста и между этими пунктами. Вода вездѣ хорошаго качества, пастбища въ изобиліи. Мѣстами встрѣчается кустарникъ, въ ущельѣ Бингель-су попадается мелкій лѣсъ.

Важные пункты. 1) Кюлли, узелъ путей. 2) Башъ-Чифтликъ, узелъ путей.

На участкѣ с с. Кочелукъ—Башъ-Чифтликъ путь чрезвычайно неудобенъ и опасенъ въ тактическомъ отношеніи для значительнаго числа войскъ: осмотръ мѣстности по сторонамъ и связь съ другими путями въ высшей степени трудна; переходъ изъ походнаго порядка въ боевой мѣстами совершенно невозможенъ.

Источники: А. М. Колюбакинъ. Матеріалы для военно-статистическаго обозрѣнія Азіятской Турціи. Томъ I, часть II. Изданіе 1888 г, маршрутъ № 2.

Сводъ маршрутовъ по Азіятской Турціи. А. И. Гиппіусъ. Изд. 1892 года. стр. 36 и 37.

---

5 **Продолженіе сѣвернаго пути отъ с. Башъ-Чифтликъ: I сѣверная вѣтвь черезъ перевалъ Кизылъ-гедикъ**

Башъ-Чифтликъ въ долинѣ р Пери су (Бингель-су)—бродъ черезъ р. Пери-су—мимо с. Хуніанъ—подъемъ—9 перевалъ Кизылъ-гедикъ—внизъ по ущелью р. Кизылъ-гедикъ-су или Пармаксизъ-су; 14 водопадъ Чиръ—18½ с. Чиришли—21¼ пунктъ присоединенія юж-

ной вѣт и № 6—22$^3/_4$ с Кесалеръ на лѣвомъ берегу—27$^1/_4$ с. **Пармаксизъ.**

Отъ сел. **Башъ-Чифтликъ** до **Пармаксиза** 27$^1/_4$ верстъ вьючной съ аробными участками (отъ с. Хуніанъ до вершины перевала Кизылъ-гедикъ 7$^1/_2$ вер. требуется сплошная разработка для орудій и обоза; спускъ до р. Кизылъ-гедикъ-су 5 вер. нѣсколько лучше подъема, но также требуетъ капитальныхъ работъ).

Итого 27$^1/_4$ верстъ.

Бивачныя мѣста. 1) Башъ-Чифтликъ 2) Пармаксизъ. Воды по пути вездѣ много, пастбища въ изобиліи. Въ ущельѣ Кизылъ-гедикъ-су имѣется много кустарника.

Важные пункты и позиціи. 1) Башъ-Чифтликъ, узелъ путей. 2) Перевалъ Кизылъ-гедикъ. 3) Пармаксизъ, узелъ путей.

Участокъ Башъ-Чифтликъ—Пармаксизъ въ тактическомъ отношеніи неудобенъ и опасенъ для наступающаго: осмотръ мѣстности по сторонамъ пути и поддержаніе связи съ войсками слѣдующими другими путями чрезвычайно трудны. При условіи избранія горнаго прохода Кизылъ-гедика для дебуширо-

ванія значительныхъ массъ войскъ на плато Хорти необходимо занятіе авангардами, какъ самаго плато Хорти, такъ и путей къ Эрзеруму на Кара-шейхъ и Ташъ-оглы.

Источники: А. М. Колюбакинъ. Матеріалы для военно-статистическаго обозрѣнія Азіятской Турціи. Томъ I, часть II, изд. 1888 г., маршрутъ № 2.

Сводъ маршрутовъ по Азіятской Турціи. А. И. Гиппіусъ. Изд. 1892 г, стр 38 и 39.

---

6 **Продолженіе сѣвернаго пути отъ с. Башъ-Чифтликъ: II южная вѣтвь, черезъ перевалъ Кареръ-іолъ.**

Башъ-Чифтликъ въ долинѣ р Пери-су—$5^1/_4$ Кюмбетъ—$10^1/_4$ пунктъ соединенія съ дорогой изъ сел. Веранъ-шеиръ—$14^3/_4$ перевалъ Кареръ-іолъ или Гелենташъ-гедикъ—21 мимо с. Кареръ—26 пунктъ присоединенія сѣверной вѣтви № 5—$31^1/_2$ **Пармаксизъ.**

Отъ с. **Башъ-Чифтликъ** до с **Пармаксизъ** $31^1/_2$ верст. тяжелой аробной (мѣстами подъемы и спуски до 15 25°) для артиллеріи проходимой.

Итого $31^1/_2$ верстъ.

Бивачныя мѣста 1) Башъ-Чифтликъ. 2) Пармаксизъ. Воды и подножнаго корму достаточно; топливо имѣется только въ ущельѣ р. Кизылъ-гедикъ-су—кустарникъ и мелкій лѣсъ.

Важные пункты и позиціи 1) Башъ-Чифтликъ, узелъ путей. 2) Перевалъ Кареръ-іолъ или Геленташъ-гедикъ. 3) Пармаксизъ, важный узелъ путей.

Для свободнаго дебушированія значительныхъ массъ войскъ на плато Хорти къ сел. Пармаксизу, необходимо обезпеченіе тыла, т. е. занятіе долины р. Пери-су отъ с. Чифтлика до с. Личека и путей отъ нихъ на с. Пармаксизъ и занятіе, какъ самаго плато Хорти, такъ и перевала черезъ сел. Палантекенъ по пути въ Эрзерумъ.

Источники: А. М. Колюбакинъ. Матеріалы для военно-статистическаго обозрѣнія Азіятской Турціи. Томъ I, часть II. Изданіе 1888 г. Маршрутъ № 1 и приложеніе къ нимъ маршрута Н С. Кусикова.

Сводъ маршрутовъ по Азіятской Турціи. А. И. Гиппіусъ. Изд. 1892 г., стр. 38 и 39.

7 **Продолженіе сѣвернаго пути отъ сел. Пармаксизъ на западъ до сел. Яву.**

Пармаксизъ—бродъ на р. Пармаксизъ—6 сел. Гебекъ (Кебекъ-веренъ)—спускъ къ руслу р. Тузла-чай—15 **Яву**.

Отъ с. **Пармаксиза** до с. **Яву** 15 вер. аробной дороги, но съ труднымъ участкомъ въ скалистомъ грунтѣ русла рѣки Тузла-чай.

Итого 15 верстъ.

Бивачныя мѣста. 1) Пармаксизъ. 2) Ниже сел. Яву.

Важные пункты и позиціи. 1) Пармаксизъ, важный узелъ путей. 2) Яву, узелъ путей.

Источники: Рукопись П. А. Ильина 1885 года.

Сводъ маршрутовъ по Азіятской Турціи. А. И. Гиппіусъ. Изд. 1892 г., стр. 38 и 39.

8 **Продолженіе сѣвернаго пути отъ с. Яву на сѣверъ: 1. восточная, кратчайшая вѣтвь.**

Яву — 7 перевалъ Абухаятъ-туманы—12 Гель-веранъ—15 Чатъ-веранъ —вѣтвью западнѣе с. с Каракилиса и Хатунъ-кей—27 Еникей — 44 **Ханъ Кара-боюкъ** въ узлѣ путей: Трапезондо-Эрзерумскаго шоссе и Эрзинджано—Эрзерумской дороги.

Отъ с. **Яву** до с. Чатъ веранъ 15 вер. тяжелой аробной.

Отъ с. Чатъ-веранъ до **Ханъ Кара-боюкъ** 29 верстъ колесной.

Итого 44 версты.

Бивачныя мѣста. 1) Ниже сел. Яву. 2) Еникей.

Важные пункты и позиціи. 1) Яву, узелъ путей. 2) Перевалъ въ горахъ Абухаятъ-туманы. 3) Ханъ Кара-боюкъ, важный узелъ путей изъ Эрзерума на Трапезондъ и Эрзинджанъ.

Источникъ: Сводъ маршрутовъ по Азіятской Турціи. А. И. Гиппіусъ. Изд. 1892 г., стр. 38 и 39.

9 Продолженіе сѣвернаго пути отъ сел. Яву черезъ сел. Комсоръ на сѣверъ: 2 западная, болѣе кружная вѣтвь.

Яву—5 Геюкъ-якушъ внизъ по долинѣ р. Терджанъ-су или Тузла-су: 7 соленый родникъ, 9½ Чилганы (мимо) дорога оставляетъ долину р. Тузла-су—27½ Комсоръ—крутой подъемъ (длиной 2 версты)—31 Гюлюджа (Гюнюрджа)—40 Оваджикъ—крутой подъемъ на перевалъ (длиной 3½ версты)—43½ перевалъ—47½ перевалъ—52 Чифтликъ—57 перевалъ 6399 фут.—58½ ручей—вверхъ по лѣвому берегу этого ручья: 64 Епикей—81 **Ханъ Кара-боюкъ** въ узлѣ путей Трапезондо-Эрзерумскаго шоссе и Эрзинджано Эрзерумской дороги

От сел. **Яву** до с. Комсоръ 27½ вер., дорога не представляетъ затрудненій для движенія повозокъ.

На слѣдующихъ 2 вер. аробная съ разработкой (трудный подъемъ).

Далѣе до с. Оваджикъ 10½ вер. аробная

Отъ с. Оваджикъ до перевала 3½ вер. тяжелая аробная.

От перевала до с. Чифтликъ $8\frac{1}{2}$ вер. аробной.

Отъ с. Чифтликъ до перевала 5 вер. аробной съ труднымъ участкомъ въ $\frac{1}{2}$ версты, гдѣ грунтъ каменистый.

Затѣмъ до **Хана Кара-боюкъ** 24 вер. колесной дороги

Итого 81 верста.

Бивачныя мѣста. 1) Ниже сел. Яву. 2) Комсоръ 3) Еник й.

Важные пункты и позиціи. 1) Яву, узелъ путей. 2) Три перевала. 3) Ханъ Кара-боюкъ, важный узелъ пу ей изъ Эрзерума на Трапезондъ и Эрзинджанъ.

Источники: Рукопись П. А. Ильина 1887 года. Сводъ маршрутовъ по Азіятской Турціи. А. И. Гиппіусъ. Изд. 1892 года, стр. 40 и 41.

№№ по порядку.	Наименованіе пунктовъ, через которые проходитъ дорога. Пункты, гдѣ мѣняется родъ дороги; краткая характеристика проходимости дороги. Бивачныя мѣста. Важные пункты и позиціи.

II. Связи сѣвернаго обходнаго пути съ главной операціонной линіей на сѣверѣ.

10 **Делибаба**—внизъ по долинѣ рѣки Делибаба-су: 5 Алиджакракъ—$7\frac{1}{4}$ перевалъ—10 бродъ на р. Араксѣ—по Нижне-Пасинской равнинѣ: мимо с. Чифтликъ, вверхъ по низменному берегу Аракса—16 **Хоросанъ.**

Отъ **Делибаба** до **Хоросана** 16 верстъ аробной дороги.

Итого 16 верстъ.

Бивачныя мѣста. 1) Делибаба, на склонахъ высотъ окаймляющихъ долину р. Делибаба-су съ востока. Бивакъ нѣсколько разбросанъ. 2) Хоросанъ.

Вода вездѣ въ изобиліи и хорошаго качества, за исключеніемъ вершины перевала. Лучшія пастбищныя мѣста лежатъ дальше отъ пути, такъ какъ онъ пролегаетъ

по мѣстности почти сплошь обработанной. Топлива мало.

Важные пункты и позиціи. 1) Делибаба, узелъ путей 2) Хоросанъ, важный узелъ путей.

Бродъ на р. Араксѣ извилистъ и болѣе 50 саж. длины, перемѣнчивъ, наибольшая глубина въ низкую воду—выше стремени, теченіе быстрое, на днѣ есть ямы, въ виду чего необходимъ надежный проводникъ. Весною бродъ совершенно закрывается.

Источники: Матеріалы для военно-статистическаго обозрѣнія Азіятской Турціи. А. М. Колюбакинъ и Д. М. Лупандинъ Т. V, ч. II, изд. 1890 г., маршруты №№ 1 и 5.

Сводъ маршрутовъ по Азіятской Турціи. А. И. Гиппіусъ. Изд. 1892 г., стр 24 и 25.

---

11 **Делибаба**—южнѣе горы Карагезъ-дагъ —5 перевалъ—7½ въ сторону отъ главной дороги къ с. Верхн. Тарходжа—10 мимо с. Верхн. Тарходжа—внизъ по долинѣ рѣки Тарходжа-су—14½ западнѣе с. Нижн. Тарходжа—15 бродъ на Араксѣ—16¼ **Хоросанъ.**

Отъ **Делибаба** до **Хоросана**—16¼ вер. колесной дороги.

Итого 16¼ верстъ.

Бивачныя мѣста 1) У с. Делибаба на склонахъ высотъ, окаймляющихъ долину р. Делибаба-су съ востока. Бивакъ нѣсколько разбросанъ. 2) Въ долинѣ р. Тарходжа-су. 3) Хоросанъ.

Воды на пути довольно (качество воды р. Тарходжа-су не вполнѣ хорошее). Лучшія пастбищныя мѣста лежатъ дальше отъ пути, т. к. послѣдній пролегаетъ по мѣстности обработанной. Топлива не имѣется.

Важные пункты и позиціи. 1) Делибаба, узелъ путей. 2) Хоросанъ, важный узелъ путей.

Бродъ черезъ р. Араксъ въ низкую воду 32 сажени ширины и 1½ фт. глубины, дно твердое, теченіе быстрое. Въ высокую воду бродъ доступенъ только для конныхъ и то съ трудомъ.

Источники: А. М. Колюбакинъ и Д. М. Лупандинъ. Матеріалы для военно-статистическаго обозрѣнія Азіятской Турціи. Томъ V, ч. II, изд. 1890 г., маршруты №№ 2 и 6.

Сводъ маршрутовъ по Азіятской Турціи. А. И. Гиппіусъ, изд. 1892 г. стр. 24 и 25.

12 **Делибаба**—южнѣе горы Карагезъ-дагъ —5 перевалъ—13 въ сторону отъ узла путей на главной дорогѣ по оврагу ручья Хосреверанъ (Маганаджикъ)—14½ Чегрекъ (Чиджарекъ) 16 Кырыхъ (Крыхъ или Карикъ) —16¼ бродъ на р. Араксѣ —19¼ **Хоросанъ.**

Отъ **Делибаба** до узла путей 13 верстъ колесной дороги

Далѣе до **Хоросана** 6¼ вер. колесной въ сухое время года.

Бивачныя мѣста. 1) У с. Делибаба на склонахъ высотъ, окаймляющихъ долину р. Делибаба-су съ востока. Бивакъ нѣсколько разбросанъ. 2) Хоросанъ.

Воды по пути достаточно, луговъ вблизи нѣтъ, топлива вообще мало.

Важные пункты и позиціи. 1) Делибаба, узелъ путей. 2) Хоросанъ, важный узелъ путей.

Бродъ черезъ главный рукавъ р. Аракса въ низкую воду шириной 35 саж. и 1½ фт. глубиной, теченіе скорое, дно не вязкое. Бродъ черезъ второй, меньшій рукавъ уже

и мелокъ. Весной эти рукава сливаются, и тогда бродъ имѣетъ 300 саж. ширины и труденъ даже для всадниковъ.

Источники: Матеріалы для военно-статистическаго обозрѣнія Азіятской Турціи. А. М. Калюбакинъ и Д. М. Лупандинъ Т. V, ч. II. Маршруты №№ 2 и 7.

Сводъ маршрутовъ по Азіятской Турціи. А. И. Гиппіусъ. Изд. 1892 г., стр. 26 и 27.

---

13 **Горный проходъ Кара-Дербентъ**—6 Айдаръ-Комъ—$10^1/_2$ Языл-ташъ—$16^1/_2$ перевалъ на хребтѣ Кызларъ-дагъ 9364 фут.—спускъ въ долину Шарьяна: $23^1/_2$ **Чатъ** на дорогѣ № 3.

Отъ прохода Кара-Дербентъ до с. **Чатъ** $23^1/_2$ вер. аробной съ незначительной разработкой на ходу дороги, трудной въ сырое время года.

Итого $23^1/_2$ версты.

Бивачныя мѣста. (Точныхъ свѣдѣній не имѣется). Вода и пастбища всюду въ изобиліи, топлива не много (мѣстами колючка).

Важные пункты и позиціи 1) Горный проходъ Кара-Дербентъ—представляетъ скалистый съ отвѣсными до 800—1000 фут. высоты боками извилистый коридоръ, длиной до 1 вер., а шириной по дну у южнаго выхода 40—50 шаговъ, а у сѣвернаго конца 20—25 шаговъ. 2) Перевалъ на хребтѣ Кызларъ-дагъ.

Источники: Матеріалы для военно-статистическаго обозрѣнія Азіятской Турціи. А. М Колюбакинъ и Д. М. Лупандинъ. Т. V, ч. II, изд. 1890 г., маршрутъ № 10.

Военный обзоръ передового театра въ Азіятской Турціи. Ѳ. Грязновъ. Изд. 1895 года, часть I, стр. 190 и 191.

Сводъ маршрутовъ по Азіятской Турціи. А. И. Гиппіусъ. Изд. 1892 г., стр. 42 и 43.

---

14 **Чатъ**—Алагезъ—**Тарходжа.**

Аробная дорога, нѣсколько трудная на подъемѣ и спускѣ черезъ Кизляръ-дагскій перевалъ.

Свѣдѣній о протяженіи пути, бивачныхъ мѣстахъ и позиціяхъ не имѣется.

Источники: Краткій военный обзоръ Кавказско-Турецкаго театра военныхъ дѣйствій. Аверьянова (Добошинскаго). Изд. 1905 г., стр. 66.

15 **Кюлли-чиманъ** — Авникъ — Ишки — **Миндегванъ.**

Частью аробная, часть вьючная дорога.

Свѣдѣній о протяженіи пути, бивачныхъ мѣстахъ и позиціяхъ не имѣется.

Источникъ: Краткій военный обзоръ Кавказско-Турецкаго театра военныхъ дѣйствій. Аверьянова (Добошинскаго). Изд. 1905 г., стр. 66.

---

16 **Keприкей** въ Пасинской равнинѣ—$12^1/_2$ Ишки—по долинѣ рѣки Яганъ-су или Авникъ-су—$21^1/_2$ Акрякъ—пунктъ пересѣченія съ дорогой изъ с Казанъ къ г. Эрзеруму на участкѣ его Аладжа-Калянкаръ—$34^1/_4$ къ востоку отъ развалинъ селенія и с. Кюндугучъ—западнѣе вершины Паша-Шейхъ—$42^1/_2$ с. Пайверанъ—55 бродъ на р. Кара-су въ Караязской равнинѣ—60 **Киса** на дорогѣ № 3.

Отъ с. **Кеприкей** до с. Ишки $12^1/_2$ вер. колесной въ сухое время года.

Отъ с. Ишки до с. **Киса** $7^1/_2$ верстъ аробной съ разработкой (весною и въ періодъ сильныхъ дождей, этотъ путь будетъ труденъ не только для артиллеріи, но и для пѣхоты; грунтъ глинистый).

Итого 60 верстъ.

Бивачныя мѣста. 1) Кеприкей, вода хорошаго качества. 2) Ишки вода хорошаго качества, топливо — вблизи рощица. 3) У с. Акрякъ, воды для лошадей мало, подножный кормъ въ изобиліи, топливо—небольшая рощица; (бивакъ разбросанъ и по пашнямъ). 4) У с. Топчи-кей (неудобенъ по характеру рельефа); вода и подножный кормъ имѣются, топлива мало. 5) Въ окрестностяхъ с. Пайверанъ. 6) На рѣкѣ Кара-су въ Караязской равнинѣ (нѣсколько неудобенъ въ тактическомъ отношеніи). Обиліе подножнаго корма, топлива не имѣется.

Важные пункты. 1) Кеприкей, узелъ путей. Свѣдѣній о позиціяхъ не имѣется.

Источники: Матеріалы для военно-статистическаго обозрѣнія Азіятской Турціи. Т. V, ч. II, изд. 1890 г. А. М. Колюбакинъ и Д. М. Лупандинъ. Маршрутъ № 13.

Сводъ маршрутовъ по Азіятской Турціи. А. И. Гиппіусъ. Изд. 1892 г., стр. 42 и 43.

---

17 **Кюлли** — $4^1/_2$ входъ въ ущелье Аракса—восточнѣе с. Кизылъ-омеръ $18^3/_4$ Мечетлу — восточнѣе с. Эюблеръ—$21^3/_4$ подъемъ

на верхъ лѣваго берега ущелья—$33^3/_4$ перевалъ 7400 фут. на отрогѣ горы Сакалъ-тутанъ противъ с. Азгиръ—45 **Эртефъ**.

Отъ с. **Кюлли** до входа въ ущелье Аракса $4^1/_2$ вер. вьючная (ущелье Аракса имѣетъ глубину до 150 фут. и въ началѣ участка и частью въ самомъ концѣ суживается въ тѣсный коридоръ съ недоступными, дикими берегами).

На слѣдующихъ 9 верстахъ аробная (мѣстами трудная)

До начала подъема на верхъ лѣваго бе рега ущелья Аракса 8 верстъ колесная.

Затѣмъ, до пункта не доходя 8 верстъ до с. Эртефа, $15^1/_2$ верстъ аробная.

До с. **Эртефъ** 8 верстъ колесная.

Итого 45 верстъ.

Бивачныя мѣста. 1) Кюлли 2) Эртефъ и вообще въ Пасинской равнинѣ.

Вода и подножный кормъ на всемъ пути. Топлива не имѣется.

Важные пункты и позиціи. 1) Кюлли, важный узелъ путей. 2) Позиція на отрогѣ горы Сакалъ-тутанъ фронтомъ на обѣ стороны,

сильнѣе фронтомъ на югъ, протяженіемъ приблизительно на полкъ. 3) С. Эртефъ, какъ исходный пунктъ для дороги на Кюлли.

Источники: Отчетъ по поѣздкѣ 1889 года. А. И. Гиппіусъ. Изд. 1892 г., маршрутъ № 8.

Сводъ маршрутовъ по Азіятской Турціи. А. И. Гиппіусъ. Изд. 1892 г., стр. 60 и 61.

---

18 **Кюлли** — 25 Ташкесанъ — 31½ Мадракъ — 47 перевалъ на хребтѣ Палантекенъ — спускъ по ущелью Пиръ-Ахметъ — 59 **Эрзерумъ.**

Отъ с. **Кюлли** до Ташкесана 25 верстъ аробной дороги.

Отъ с. Ташкесана до **Эрзерума** 34 вер. тяжелой аробной съ колесными участками по Эрзерумской равнинѣ.

Итого 59 верстъ.

Бивачныя мѣста. 1) Кюлли. 2) Ташкесанъ. 3) Окрестности Эрзерума.

Важные пункты и позиціи. 1) Кюлли, важный узелъ путей. 2) Эрзерумъ.

Источникъ: Сводъ маршрутовъ по Азіятской Турціи. А. И. Гиппіусъ. Изд. 1892 г., стр. 44 и 45.

19 **Алтуна** на сѣверномъ пути № 4—8 Мархокъ — $10^3/_4$ перевалъ Карагель-тузла 8000 фут. — $15^1/_2$ соляной домъ Тузла, называемъ Карагель тузла — $27^1/_2$ Карашейхъ — $29^1/_2$ восточнѣе с. Туйсузъ — $30^1/_2$ восточнѣе с. Ташагиль — $34^1/_2$ перевалъ на хребтѣ Палантекенъ 9600 фут. — $37^1/_2$ восточнѣе сел. Ягмурдалыкъ — $47^1/_2$ восточнѣе с. Тепекей — $55^1/_2$ восточнѣе Кереметли-дага — $56^1/_2$ **Эрзерумъ.**

Отъ **Алтуна** до Карашейха $27^1/_2$ верстъ колесной въ сухое время года.

Отъ Карашейха до **Эрзерума** 29 верстъ тяжелой аробной.

Итого $56^1/_2$ верстъ.

Бивачныя мѣста. 1) Алтуна. 2) Карашейхъ. 3) Окрестности Эрзерума.

Воды на пути до р. Пениръ-веренъ мало, луга хорошіе и въ изобиліи. Топлива не имѣется.

Важные пункты и позиціи 1) Алтуна, узелъ путей. 2) Перевалъ Карагель-тузла. 3) Перевалъ на хребтѣ Палантекенъ. 4) Эрзерумъ.

Источники: Матеріалы для военно-статистическаго обозрѣнія Азіятской Турціи. Т. I, ч. II. А. М. Колюбакинъ. Изд. 1888 г.. Маршруты №№ 3 и 4.

Сводъ маршрутовъ по Азіатской Турціи. А. И. Гиппіусъ. Изд. 1892 г., стр. 44 и 45.

---

20 **Пармаксизъ** въ узлѣ вѣтвей дорогъ №№ 5 и 6 с. Оюхлу - с. Комъ (Мызре)—17 Н. Чатъ—29 перевалъ Гайдаръ-гедикъ 7000 фут.—35½ мимо с Тамра—южнѣе с. Кюмбетъ—близъ с. Тепекей пунктъ соединенія съ дорогой № 19—59 **Эрзерумъ.**

Отъ с. **Пармаксиза** до с. Чатъ 17 вер. колесной въ сухое время года.

Отъ Чата до перевала Гайдаръ-гедикъ 12 верстъ аробной.

Отъ перевала Гайдаръ-гедикъ до с. Тамра 6½ верстъ аробной съ вьючнымъ на 4-ой верстѣ послѣ перевала спускомъ на протяженіи ½ версты.

Отъ с. Тамра до г. **Эрзерума** 23½ вер. колесной.

Итого 59 верстъ.

Бивачныя мѣста. 1) Пармаксизъ. 2) Чатъ. 3) Гамра. 4) Окрестности Эрзерума.

Важные пункты и позиціи. 1) Пармаксизъ, узелъ путей. 2) Перевалъ Гайдаръ-гедикъ. 3) Эрзерумъ.

Источникъ: Сводъ маршрутовъ по Азіятской Турціи. А. И. Гиппіусъ. Изд. 1892 г., стр 46 и 47

---

21 **Яву** въ узлѣ дорогъ №№ 8 и 9—6½ перевалъ Джесиль-гедикъ—12½ Зазаларь—21½ перевалъ Гайдаръ-гедикъ—28 Тамра—51½ **Эрзерумъ.**

Отъ с. **Яву** до пункта послѣ 3 вер. за переваломъ Гайдаръ гедикъ 24½ версты аробная.

На слѣдующихъ ½ вер. вьючная.

Далѣе до с. Тамра 3 вер. аробная

Отъ с. Тамра до г. **Эрзерума** 23½ вер. колесная.

Итого 51½ верста.

Бивачныя мѣста. 1) Яву. 2) Тамра 3) Окрестности Эрзерума.

Важные пункты и позиціи. 1) Яву, узелъ путей. 2) Перевалъ Джесиль-гедикъ. 3) На

перевалѣ Гайдаръ-гедикъ хорошая позиція (фронтъ и протяженіе въ описаніи не указаны) 4) **Эрзерумъ.**

Источники: Рукопись П. А. Ильина 1885 года. Сводъ маршрутовъ по Азіатской Турціи. А. И. Гиппіусъ Изд. 1892 года, стр. 46 и 47.

---

22 **Комсоръ** по дорогѣ № 9—бродъ черезъ р. Тузла чай—9 перевалъ Магбара-гедикъ—спускъ—бродъ черезъ ручей не доходя д. Шахнутъ—ущелье праваго притока рѣки Терджанъ-су или Тузла-су—18½ Сарыкая—22½ Котуръ—26¼ **мостъ Котуръ кепрю** на р. Фратъ между Мамахатуномъ и Каргыномъ на пути Эрзерумъ - Эрзинджанъ.

Отъ **Комсора** до перевала Магбара-гедикъ 9 вер. аробной.

На спускѣ первыя ½ вер. вьючная.

Далѣе до **моста Котуръ кепрю** 16¾ вер. аробная съ исправленіями.

Итого 26¼ верстъ.

Бивачныя мѣста. 1) Комсоръ. 2) На перевалѣ Магбара-гедикъ. 3) Близъ с. Котуръ (нѣтъ топлива).

Важные пункты и позиціи. 1) Комсоръ, узелъ путей. 2) Перевалъ Магбара-гедикъ. 3) Каменный мостъ Котуръ-кепрю на рѣкѣ Фратъ.

Источники: Рукопись П. А Ильина 1887 года. Сводъ маршрутовъ по Азіятской Турціи. А. П. Гиппіусъ. Изд. 1892 г. стр. 48 и 49.

№№ по порядку.	Наименованіе пунктовъ, через которые проходитъ дорога. Пункты, гдѣ мѣняется родъ дороги; краткая характеристика проходимости дороги. Бивачныя мѣста. Важные пункты и позиціи.
	III Южный обходный путь..
23	**С. Чалканы**—2½ бродъ на р. Шарьянъ-су и мимо с Султанъ абадъ—12¼ перевалъ Кличъ гядукъ 7076 фут.—5½ Дутахъ—32½ Осма (Эсмеръ)—37½ Гюльантабъ—44½ с. Харгалыхъ—49 **Караагачъ.**
	Отъ с. **Чалканы** до с. **Караагачъ** 49 вер. колесной (въ сырое время года грунтъ дороги легко распускается). На перевалѣ Кличъ-гядукъ дорога крута, усѣяна камнями; для безпрепятственнаго прохода обоза необходимы исправленія Зимою, а особенно весной иногда дорога трудно проѣзжая даже верхомъ.
	Итого 49 верстъ.
	Бивачныя мѣста. 1) Въ Алашкертской равнинѣ, вдоль р. Шарьянъ-су. 2) У сел. Дутахъ (воды много). 3) Въ 2½ верст. не доходя до с. Харгалыгъ.

Въ общемъ недостатка въ водѣ по пути нигдѣ нѣтъ. Подножнаго корма весной много. Топлива не имѣется.

Важные пункты. 1) Чалканы, узелъ путей. 2) Клычъ-гядукскій перевалъ.

Свѣдѣній о позиціяхъ не имѣется.

Источникъ: Отчетъ о поѣздкѣ по Азіятской Турціи Генер. Штаба подполк. Томилова въ 1904 г. Часть II. Изд. 1907 года. Маршрутъ № 1.

---

24 **Карагачъ** —Аладжаханъ Одакянъ—Пише—Мулла-али [1])—Закряжъ, далѣе на перерѣзъ развертывающейся здѣсь плато - сѣдловины, къ с. Гопалъ въ долинѣ Гекъ (Гопалъ)-су —**Кара-чобанъ**.

Отъ **Карагача** до **Кара-чобана** $57^1/_4$ вер. большею частью плохой аробной дороги, мѣстами вьючной, требующей для колеснаго движенія разработки.

(По другимъ свѣдѣніямъ до с. Гопалъ около 42 верстъ, дорога съ исправленіями и нѣкоторой разработкой аробная, но можетъ стать и колесною).

Труд ый спускъ къ с. Закряжъ можн обойти сѣвернѣе па с. Харирь; подіемъ же изъ оврага с Закряжъ и переходъ черезъ оврагъ, слѣдующаго на западъ праваго притока Тузла-чая, надо разработать.

Примѣчаніе: [1]) Дорога Карагачъ—Кара-чобанъ показана въ «Крат. воен. обз. Кавк. Турецк. театр. воен. дѣйст. Аверьянова (Добошинскаго)» проходящей черезъ Алуджиръ.

[2]) 5-ти вер. карта въ нѣкоторыхъ мѣстахъ не соотвѣтствуетъ настоящему описанію дороги. Вообще свѣдѣнія объ описываемомъ участкѣ южнаго обходнаго пути весьма не полны.

Источники: Ѳ. Грязновъ. Военный обзоръ передового театра въ Азіятской Турціи. Часть II. Изд. 1897 года, стр. 246.

Краткій военный обзоръ Кавказско-Турецкаго театра военныхъ дѣйствій. Аверьянова (Добошинскаго). Изд. 1905 года, стр. 67 и 68

---

25 **Кара-чобанъ**—долиною Хнысъ-чая, черезъ с.с. Кеприкей (вѣроятно Кара-кепри), Харамыкъ, Чевюрме (Чавельма)—**Хнысъ.**

Отъ **Кара-чобана** до **Хныса** 38 39 вер. дороги, доступной для колеснаго движенія, при условіи нѣкоторыхъ исправленій.

Примѣчаніе. Вообще свѣдѣнія объ описываемомъ участкѣ южнаго обходного пути весьма не полны.

Источникъ. Ѳ. Грязновъ. Военный обзоръ передового театра въ Азіятской Турціи. Часть II. Изд. 1897 года, стр. 251.

---

26 **Г. Хнысъ** (Хнысъ-кала)—$4^1/_2$ бродъ черезъ рѣчку Хнысъ и с. Аросъ—мимо сел. Богурди—15 мимо с. Аргели (въ 2 верст. влѣво, къ югу)—16 перевалъ на отрогѣ Хамуръ-дага –$17^1/_2$ мимо с. Ферфри—25 бродъ на р. Кизылджа $26^3/_4$ мимо с. Башкей—$28^3/_4$ перевалъ—спускъ–$33^1/_2$ мимо с. Инаха—34 мимо с. Хошенъ (Хошавъ) и крутой спускъ въ оврагъ ручья Бингель—$36^3/_4$ с. Гемъ-гемъ—$42^1/_2$ перевалъ на отрогѣ Бингель-дага—$49^1/_2$ долина у с. Гундемиръ—51 бродъ черезъ р. Менгель-су (въ періодъ таянія снѣговъ бродъ закрывается, и сообщеніе ведется черезъ мостъ, находящійся въ $^1/_4$ час. ниже, на самой р. Чалбугуръ)—дорога оставляетъ русло р. Менгель-су—$55^1/_4$ мимо с. с. Татанъ, Карагыджъ (вправо за рѣкой)—$56^1/_4$ бродъ (весною не закрывается)—мимо с. с. Чахолыкъ (Чатлыкъ), комъ-Хашунъ (выселокъ), Чорсанъ—мимо с. Боданъ

(Богданъ) влѣво, за рѣкой—мимо комъ (вправо отъ дороги) и с. Касыманъ (за рѣкой)—$64^1/_2$ Америнъ (Эмеранъ)—бродъ на р. Менгель-су —$69^1/_2$ подъемъ на отрогъ и спускъ въ лощину—длинный спускъ въ равнину Гойнука —75 мимо с. Хырха-базаръ (Карга-базаръ) вправо—у лѣваго истока Геникъ-су дорога оставляетъ равнину и поднимается на горный кряжъ Тембеки—мимо с. Янджалу (вправо)—перевалъ Бояханъ-гедикъ мимо с. Верх. Шарыкъ (Юкари Шарюкъ) вправо, къ сѣверу, въ горахъ—82 мимо с. Нижн. Шарыкъ (Ашаги Шарюхъ) $84^3/_4$ бродъ черезъ р. Шарыкъ и правымъ берегомъ послѣдней—$85^1/_2$ бродъ черезъ р. Пери-су—88 Веранъ-шеиръ—$89^1/_2$ начало горнаго прохода Кареръ-іолъ или Геленташъ-гедикъ—90 узелъ путей и начало подъема (6 верстъ длины), далѣе по дорогѣ № 6:—96 перевалъ Геленташъ-гедикъ (Ялавъ-ташъ)—длинный ($12^1/_2$ верстъ) спускъ до ущелья р. Кизылъ-гедикъ-су—мимо с. с. Кареръ-кей, Чиришли, комъ—$108^1/_4$ бродъ на р. Баба-дере-су—115 **Пармаксизъ.**

Отъ **Хныса** до узла путей противъ сел. Аргели 15 вер. хорошей колесной дороги въ сухое время года.

Далѣе до Гундемира 34$^{1}/_{2}$ вер. аробной съ разработкой дороги (весною дорога будетъ трудна для всѣхъ родовъ войскъ, тогда же бродъ на р. Кизылджа закрывается).

Отъ Гундемира до начала подъема на высоты праваго берега долины р. Пери-су 40 вер. колесной съ исправленіями дороги (весною дорога во многихъ мѣстахъ топкая, въ особенности черезъ равнину Гойнука, многіе броды тогда трудно проходимы и потребуютъ постройки мостовъ. Лѣсной матеріалъ имѣется въ изобиліи—лѣсъ Мергеръ, западнѣе с. с. Гундемиръ и Басканъ).

Затѣмъ до **Пармаксиза** 25$^{1}/_{2}$ вер. аробной съ разработкой дороги.

Итого 115 верстъ.

Бивачныя мѣста. 1) Хнысъ. 2) Долина р. Кизилджа. 3) Долина Гемъ-гемъ. 4) Къ юго-востоку и юго-западу отъ с. Гундемиръ. 5) У с. Америнъ (неудобенъ въ тактическомъ отношеніи—крайне разбросанъ, и опоясанъ крутыми высотами). 6) Нижн. Шарыкъ (бивакъ разбросанъ). 7) У с. Пармаксизъ на террасѣ и по отлогимъ склонамъ высоты къ

востоку и къ югу отъ селенія и въ долинѣ ручья Холангъ между с. с. Пармаксизомъ и Холангомъ.

Вся мѣстность, по которой пролегаетъ путь, изобилуетъ водой хорошаго качества, за исключеніемъ первыхъ 12 вер. пути и послѣдняго перехода—Кареръ іолъ. Пастбища въ изобиліи. Топливо имѣется на 2-мъ и 3-мъ участкахъ пути, т. е. отъ узла путей противъ с. Аргели до подъема на правый берегъ долины Пери-су, на остальномъ же протяженіи топлива мало.

Важные пункты и позиціи. 1) Хнысъ, узелъ путей. 2) Горный проходъ Бояханъ-гедикъ. 3) Перевалъ Геленташъ-гедикъ. 4) Пармаксизъ, важный узелъ путей.

Источники: А. М. Колюбакинъ. Матеріалы для военно-статистическаго обозрѣнія Азіятской Турціи. Т. I, ч. II. Изд. 1888 г., маршрутъ № 1.

Сводъ маршрутовъ по Азіятской Турціи. А. И. Гиппіусъ. Изд. 1892 г., стр. 52 и 53.

Примѣчаніе. 5-ти верстная карта въ нѣкоторыхъ мѣстахъ не соотвѣтствуетъ настоящему описанію, почему на схемѣ путей описываемая дорога проведена приблизительно.

№№ по порядку.	Наименованіе пунктовъ, через которые проходитъ дорога. Пункты, гдѣ мѣняется родъ дороги; краткая характеристика проходимости дороги. Бивачныя мѣста. Важные пункты и позиціи.
	IV. Связи сѣвернаго и южнаго обходныхъ путей
27	**Даяръ** — перевалъ — бродъ на рѣкѣ Дженигель-су — перевалъ — бродъ на рѣкѣ Курдъ-али-су — 14½ сел. Курдъ-али — внизъ по долинѣ р. Курдъ-али-су — Алашкертсткая равнина — на р. Чатъ пунктъ соединенія съ дорогой ведущей вверхъ по долинѣ р. Чатъ — 27 Зейдекянъ — 33 зимовн. Кошекъ — 35 зимовн. Мисури — 43 **Чалканы**. Отъ **Даяра** до Курдъ-али 14¼ верстъ аробной съ исправленіями. Отъ Курдъ-али до Зейдекяна 12½ вер. колесной съ исправленіями. Отъ Зейдекяна до **Чалканы** 16 верстъ колесной. **Итого 43 версты.**

Бивачныя мѣста. 1) Въ 2-хъ верстахъ отъ с. Даяръ, ниже по рѣкѣ. 2) На рѣкѣ Дженигель-су ниже переправы (на небольшой отрядъ). 3) У с Курдъ-али. 4) У с Зейдекяна, по характеру грунта (суглинокъ), бивакъ въ сырое время года неудобенъ. 5) Вообще въ Алашкертской равнинѣ

На участкѣ пути Даяръ—Курдъ-али имѣются небольшія участки безъ воды. Подножный кормъ имѣется, топлива мало.

Важные пункты. Зейдекянъ имѣетъ значеніе, какъ пунктъ, лежащій противъ выхода изъ горъ Драмъ дага въ Алашкертскую равнину.

Источники: А. М. Колюбакинъ и Д. М. Лупандинъ. Матеріалы для военно-статистическаго обозрѣнія Азіятской Турціи. Т. V, ч. II, изд. 1890 г., маршрутъ № 10.

Сводъ маршрутовъ по Азіятской Турціи. А. И Гиппіусъ Изд. 1892 г., стр. 34, 35, 142 и 143.

---

28 От с **Копа** и Эвда (Бедеръ) въ юго-западномъ углу Алашкертской равнины, мимо с. Бецета черезъ перевалъ Мезрахъ, въ горахъ Клычъ-гядукъ и с. Коранъ, въ долину

Эсмеръ-чая и, черезъ последнюю, къ сел. **Дутахъ** на Мураде.

Перевальный участокъ этого пути отъ Алашкертской равнины—аробный, а съ некоторой разработкой—можно считать и колеснымъ. Труденъ перевалъ этотъ, благодаря большой его длине и крутымъ подъемамъ со стороны Алашкерта.

Отъ начала подъема изъ Алашкертской равнины, мимо с. Бецета, черезъ с. Коранъ до разветвленія дорогъ на выходе въ долину Эсмеръ (левая—на с.с. Суваръ и Дутахъ, а правая—на с.с. Кубикъ и Эсмеръ)—около 16 верстъ.

Отъ только что указаннаго разветвленія пути, долиной Эсмеръ до с. Суваръ—около 8 вер., а до с. Дутахъ около 14 верстъ; первыя 8 верстъ до с. Суваръ не изследованы, но, судя по общему характеру долины Эсмеръ, дорога здесь можетъ быть колесною. Отъ с. Суваръ до с. Дутахъ—дорога колесная.

Источникъ: Ѳ. Грязновъ. Военный обзоръ передового театра въ Азіятской Турціи. Часть II, изд. 1897 г., стр. 242.

Примѣчаніе. 5-ти верстная карта мѣстами не соотвѣтствуетъ настоящему описанію, почему на схемѣ путей описываемая дорога проведена приблизительно.

---

29 **Дутахъ**—сел. Маметанъ—с Байрахтаръ—**Кюлли-чиманъ.**

Дорога протяженіемъ 85 верстъ, изъ коихъ 45 верстъ аробной и 40 верстъ вьючной тропы, которую не трудно обратить въ колесный путь.

Источникъ: Краткій военный обзоръ Кавказско-Турецкаго театра военныхъ дѣйствій. Аверьянова (Добошинскаго). Изд. 1905 года, стр. 68.

---

30 **С. Зорова** въ котловинѣ р. Ягманъ (Чатахъ-веранъ)—су, черезъ горы Гюлли-чиманъ или сѣв. зап. отрогъ горъ Тюркменъ-кала-си, на Караязы къ с. Алибуну-чайри; далѣе, на перерѣзъ Караязъ къ с. Сарголь, отъ этого послѣдняго черезъ перевалъ въ Казбель-дагѣ, южнѣе с. Сарголь въ долину Гекъ-су, на с. Гевяри и далѣе къ с. **Гопалъ.**

Отъ с. **Зорова** до с. **Гопалъ** этимъ направленіемъ—около 49—50 верстъ; дорога

аробная (съ исправленіями), съ нѣкоторою же разработкой, а мѣстами и съ помощью на подъемахъ и спускахъ, могущая стать доступною и для колеснаго движенія.

Примѣчаніе. 5-ти верстная карта мѣстами не соотвѣтствуетъ настоящему описанію пути, почему послѣдній на схемѣ проведенъ приблизительно.

Источникъ: Ѳ. Грязновъ. Военный обзоръ передового театра въ Азіятской Турціи. Часть II, изд. 1897 года, стр. 292.

---

31 **Гопалъ** Давгизъ—Казбель—**Кеса** (Киче, Коче).

Отъ **Гопала** до **Кеса** 40 верстъ аробной дороги съ исправленіями, могущей стать колесной.

Примѣчаніе. 5-ти верстная карта мѣстами не соотвѣтствуетъ настоящему описанію пути, почему послѣдній на схемѣ проведенъ приблизительно.

Источникъ: Краткій военный обзоръ Кавказско-Турецкаго театра военныхъ дѣйствій. Аверьянова (Добошинскаго). Изд. 1905 г., стр. 68.

---

32 **С. Гопалъ** — долиною Гекъ (Гопалъ)-су черезъ с. Кизылъ-хана, на с. Яйля, черезъ короткую, пологую и мало превышающую общую поверхность Караязъ сѣдловину между восточнымъ концомъ горъ Кара-кая и Казбель-дагомъ, мимо с. Караязъ къ **мельницѣ** ниже с. Коче (Киса).

Отъ с. **Гопалъ** до Кизылъ-хана около 25—26 верстъ. Дорога аробная, съ нѣкоторою же разработкой могущая стать доступной и для колеснаго движенія.

Отъ с. Кизылъ-хана до выхода на Караязы—около 5—6 верстъ, а отъ этого выхода до мельницы, считая напрямикъ, черезъ Караязы—около 8—9 верстъ. Дорога аробная, но съ небольшими исправленіями и разработкой можетъ быть и колесной.

Отъ с. Кизылъ-хапа тѣмъ же переваломъ на с Сейламезъ—тоже аробная дорога, около 13—14 верстъ.

Примѣчаніе. 5-ти верстная карта мѣстами не соотвѣтствуетъ настоящему описанію пути, почему послѣдній на схемѣ проведенъ приблизительно.

Источникъ: Ѳ. Грязновъ Военный обзоръ передового театра въ Азіатской Турціи. Часть II, изд. 1897 г., стр. 246—249.

33 **Бивакъ въ долинѣ р. Кара-су** (узелъ путей)—бродъ черезъ главный истокъ р. Кара-су—$3/4$ бродъ черезъ вторую рѣчку—$3^3/4$ перевалъ—$5^3/4$ бродъ черезъ р. Сейламезъ-чай и мимо с. Чаушъ—$6^2/3$ начало горнаго прохода черезъ хребетъ Казбель-дагъ, называемаго Чаушъ-гедикъ—$8^3/4$ конецъ подъема и начало спуска къ небольшой рѣчкѣ притоку р. Гекъ-су—$9^1/4$ бродъ черезъ притокъ рѣки Гекъ-су—$12^1/2$ Яхъ-я (Ягія, Кенъ-су или Кекъ-су)—съ $13^1/2$ вер. подъемъ на высоты праваго берега—$14^1/2$ вершина перевала—спускъ ($1^1/2$ вер. длины)—мимо с. Дондаръ—$16^1/2$ бродъ на р. Дондаръ-су и начало горнаго прохода Козлу-гедикъ и подъемъ на вершину перевала (7 верстъ длины) черезъ хребетъ Козлу-дагъ—$23^1/2$ вершина перевала—спускъ ($2^1/2$ вер. длины) по юго-западному склону Козлу-дага—26 конецъ спуска съ главнаго массива—$31^1/4$ Хыртъ—$32^1/4$ бивакъ—$35^1/4$ мимо с. Козлу (оставляя его влѣво)—$38^3/4$ бродъ черезъ значительный ручей—средній лѣвый истокъ р. Козлу-чай—$42^1/4$ бродъ черезъ правый истокъ р. Козлу-чай—$43^1/4$ вершина гребня (отсюда до г. Хнысса направленіе пути почти западное)—$44^3/4$ бродъ

черезъ лѣвый притокъ р. Пармаксизъ-су—46 бродъ черезъ р. Пармаксизъ — 49 бродъ черезъ р. Килиса-дере-су—50¼ **Хнысъ.**

Отъ **бивака** до переправы черезъ рѣку Дондаръ-су 16½ вер. въ сухое время года проходимой полевой артиллеріей дороги безъ всякой разработки, а для обозовъ потребуется исправленія.

Далѣе до подножія южнаго склона Козлу-дага 9½ вер. трудной аробной, на послѣднихъ 1½ вер. артиллерію можно поднять только при помощи пѣхоты и то съ большими усиліями; спускъ (2½ вер.) гораздо труднѣе подъема; орудія придется спускать на канатахъ.

Затѣмъ до **Хныса** 24¼ верст. колесной дороги въ сухое время года, за исключеніемъ переходовъ черезъ рядъ овраговъ, такихъ переходовъ на этомъ участкѣ 4.

Итого 50¼ верстъ.

Бивачныя мѣста. 1) Долины р. р. Карасу и Сейламезъ-су въ Караязской равнинѣ. 2) Долина р. Гекъ-су. 3) Долина р. Дондаръ-

су. 4) С. Хыртъ. 5) С. Козлу. Далѣе отъ с. Козлу до Хныса бивакированіе неудобно въ хозяйственномъ отношеніи.

Воды на пути достаточно, за исключеніемъ перевала черезъ Козлу-дагъ, гдѣ на протяженіи около 6 вер., съ половины подъема и до конца спуска, воды близъ пути не имѣется.

Подножный кормъ имѣется въ равнинѣ Караязы, по склонамъ Казбель-дага и Козлу-дага; Хнысская-же долина вслѣдствіе культуры менѣе богата пастбищами.

Топлива не имѣется.

Важные пункты и позиціи. 1) Бивакъ на р. Кара-су, узелъ путей. 2) Позиція на перевалѣ въ $3^3/_4$ вер. отъ начальнаго пункта пути, для небольшого отряда, фронтомъ на сѣв.-западъ, легко можетъ быть обойдена съ лѣваго ея фланга. 3) Позиція на перевалѣ въ $14^1/_2$ вер. отъ начальнаго пункта пути на оба фронта, но лучше фронтомъ на югъ, къ долинѣ р. Дондаръ-су. 4) Хнысъ, важный узелъ путей.

Примѣчаніе. 5-ти верстная карта совершенно не соотвѣтствуетъ настоящему описанію пути, почему послѣдній проведенъ на схемѣ приблизительно.

Источникъ: А. М. Колюбакинъ. Матеріалы для военно-статистическаго обозрѣнія Азіятской Турціи Т. VI, ч. I. изд. 1899 г., маршрутъ № 2.

---

34 **Хнысъ** 5850 фут.—3 мимо развалинъ церкви—мимо с. Килиса-гелю—19 Агверанскій перевалъ 7060 фут.—мимо с. с. Кусойнъ-хойнъ, $28^3/_4$ Керсу— $5^1/_2$ бродъ черезъ Араксъ—$37^1/_2$ **Кюлли**.

Отъ **Хныса** до с. Керсу—$28^3/_4$ верстъ колесной дороги.

Главная дорога идетъ отсюда восточнѣе маршрута, выходитъ на каменный мостъ черезъ Араксъ, минуя с. Кюлли

Отъ с. Керсу до с. **Кюлли** $8^3/_4$ верстъ колесной съ нетруднымъ бродомъ на Араксѣ.

Итого $37^1/_2$ верстъ.

Бивачныя мѣста. 1) На Хнысскомъ плато. 2) Въ равнинѣ Кюлли. Вода вдоль всего пути имѣется въ изобиліи.

Топлива древеснаго почти совсѣмъ нѣтъ и только въ селеніяхъ встрѣчаются небольшія насажденія садовъ и рощъ. Топливомъ для населенія почти вдоль всего пути служитъ кизякъ.

Подножный кормъ имѣется отличный вдоль всего пути.

Важные пункты и позиціи. 1) Хнысское плато, узелъ путей. 2) Позиція на Агверанскомъ перевалѣ фронтомъ на обѣ стороны, сильнѣе фронтомъ на югъ, протяженіемъ на три полка. 3) Кюлли важный узелъ путей.

Источники: А. И. Гиппіусъ. Отчетъ по поѣздкѣ 1889 г.. Изд. 1892 г, маршрутъ № 8.

Сводъ маршрутовъ по Азіятской Турціи. А. И. Гиппіусъ. Изд. 1892 г., стр. 60 и 61.

---

35 **Гундемиръ**—Гоголанъ—**Морхокъ**.

Отъ **Гундемира** до **Морхока** вьючная дорога, доступная для аробнаго движенія и даже могущая быть разработанной въ колесный путь.

Примѣчаніе. Вслѣдствіе неполноты описанія дороги, послѣдняя нанесена на схему приблизительно.

Источникъ: Краткій военный обзоръ Кавказско-Турецкаго театра военныхъ дѣйствій. Аверьянова (Добошинскаго). Изд. 1905 г., стр. 68.

№№ по порядку.	Наименованіе пунктовъ, черезъ которые проходитъ дорога. Пункты, гдѣ мѣняется родъ дороги; краткая характеристика проходимости дороги. Бивачныя мѣста. Важные пункты и позиціи.

Второстепенныя операціонныя направленія.

V. Направленіе Эривань—Мелязгертъ.

36 **Чалканы**—$2^1/_2$ бродъ на р. Шарьянъ-су и мимо с. Султанъ-абадъ—$12^1/_4$ перевалъ Клычъ-гядукъ 7076 фут.—$25^1/_2$ Дутахъ—$32^1/_2$ Осма (Эсмаръ)—$37^1/_2$ Гюльантабъ—$44^1/_2$ Харгалыгъ—49 Караагачъ—по плоской долинѣ р. Мурадъ-чая: мимо с.с. Гешенъ, Бане, Пюрамасы—61 Конакоръ (Каникоръ)—мимо с. Аліяръ—$62^1/_2$ черезъ с. Догнукъ—подъемъ по пологимъ холмамъ—68 мимо с. Каранлыхъ—71 Нурединъ—77 Касамы—$82^3/_4$ Сумпанлу—бродъ на р. Мурадъ-чай—$84^1/_2$ Рустемъ-гядукъ—92 бродъ на р. Копъ-чай и сел. Копъ (Буланыкъ)—$97^1/_2$ Мечетли—$101^1/_2$ небольшой перевалъ черезъ холмистую гряду—104 пунктъ пересѣченія съ дорогой изъ с. Дерыка въ Битлисъ—$108^1/_4$ Тандурекъ

(Тендурекъ)—мимо с. Верх. и Нижн. Ада— $117^1/_4$, гор. **Мелязгертъ**.

Отъ. с. **Чалканы** до г. **Мелязгерта** $117^1/_4$ верстъ колесной дороги. (Въ сырое время года грунтъ дороги легко распускается. На перевалѣ Клычъ-гядукъ дорога крута, усѣяна камнями, для безпрепятственнаго прохода обоза необходимы исправленія. За сел. Ада дорога на разстояніи $^1/_2$ вер. трудно-аробная, требуется разработка). Зимой, а въ особенности весной, дорога трудно проѣзжая даже верхомъ.

Итого $117^1/_4$ верстъ.

Бивачныя мѣста. 1) Въ Алашкертской равнинѣ вдоль р. Шарьянъ-су. 2) У с. Дутахъ (воды много). 3) Въ $2^1/_2$ вер. не доходя до с. Харгалыхъ. 4) Въ долинѣ Мурадъ-чая, у с. Каникоръ. 5) У с. Нурединъ, вдоль ручья Нурединъ-чай. 6) У сел. Копъ по берегамъ Копъ-чая и его притока; въ сырое время можно подняться на холмы. 7) У г. Мелязгерта. Въ общемъ недостатка въ водѣ по пути нигдѣ нѣтъ. Подножнаго корма весной много, сѣно не заготовляется нигдѣ. Топлива не имѣется.

Важные пункты. 1) Чалканы, узелъ путей. 2) Мелязгертъ, узелъ путей.

Свѣдѣній о позиціяхъ не имѣется.

Источникъ: Отчетъ о поѣздкѣ по Азіатской Турціи Генер. Штаба подполк. Томилова въ 1904 году. Часть I, изд. 1907 года. Маршрутъ № 1.

---

37 **Каракилиса** вдоль р. Мурадъ-чая до самаго **Мелязгерта** черезъ с. с. Хамуръ, Палантекенъ, Дутахъ, Эсмеръ, Карталыхъ и Догнукъ.

Отъ **Каракилисы** до **Мелязгерта** около 100 вер. почти на всемъ протяженіи хорошей аробной дороги, допускающей во многихъ мѣстахъ колесное движеніе.

Итого около 100 верстъ.

Примѣчаніе. Вслѣдствіе неполноты описанія дороги, послѣдняя проведена на схемѣ мѣстами приблизительно.

Источникъ: Краткій военный обзоръ Кавказско-Турецкаго театра военныхъ дѣйствій. Аверьянова (Добошинскаго). Изд. 1905 г., стр. 74.

38 Изъ равнины Алашкертской въ лощину Кара-су (правый притокъ Мурада)—цѣлая сѣть аробныхъ дорогъ черезъ невысокій и плоскій отрогъ.

Изъ лощины рѣчки Кара-су, черезъ слѣдующій отрогъ горъ Кличъ-гядукъ въ лощину развалинъ с. Авди имѣется нѣсколько' вѣроятно, лишь вьючныхъ дорогъ.

Изъ лощины развалинъ с. Авди на сел. Демри-Тари (Авди) на правомъ берегу Мурада, выводятъ двѣ дороги восточная, мѣстами трудно-вьючная скалистая тропа, черезъ с. Гомикъ (комъ семи братьевъ курдовъ), западная, лучшая, спускается къ сел. Авди почти прямо съ сѣвера.

Отъ с. Демри-Тари (Авди) по уступамъ праваго берега Мурада, черезъ с. Кешкъ, къ с. Хоканъ (Охавъ)—около $6^1/_2$ верстъ, вьючною тропою; отъ с. Хоканъ до с **Дутахъ**—около $5^1/_2$ верстъ дорога—аробная, доступная и для повозокъ. Затѣмъ отъ Дутаха до гор. Мелязгерта по дорогамъ №№ 36, 37 и 39.

Источникъ: Ѳ. Грязновъ. Военный обзоръ передового театра въ Азіятской Турціи. Часть II, изд. 1897 года, стр. 242. и 243.

39 От с. **Дутахъ**, черезъ равнину Дутахъ на лѣвомъ берегу р Мурадъ-чая и низкую сѣдловину, отдѣляющую эту равнину отъ Патносской равнины, къ с. **Патносъ**.

Отъ с. Дутаха до с. Патноса этимъ путемъ—около 39 верстъ, дорога аробная, доступная и для колеснаго движенія. Для колеснаго обоза исправленія дороги необходимы, но и при настоящемъ ея состояніи по ней ходятъ четырехколесныя повозки и фургоны.

Примѣчаніе. Вслѣдствіе неполноты свѣдѣній о дорогѣ, послѣдняя проведена на схемѣ приблизительно.

Источникъ: Ѳ. Грязновъ. Военный обзоръ передового театра въ Азіатской Турціи. Часть II, изд. 1897 г., стр. 241 и 242.

---

40 Отъ с. **Патносъ** до с. Кнанышъ (вѣроятно Пнанишъ) правымъ или лѣвымъ берегомъ Патносъ-чая, а затѣмъ кратчайшимъ направленіемъ на Мелязгертъ, черезъ каменистую, мѣстами обработанную поверхность плоскихъ высотъ лѣваго берега р. Караджанъ (Патносъ)-чай, мимо с.с. Тузикъ и Мызре.

По этому направленію дорога аробная, въ предѣлахъ же Патносской равнины, при

условіи исправленій, и колесная На протяженіи поверхности указанныхъ плоскихъ высотъ лѣваго берега р. Караджанъ (Патносъ)-чая, за исключеніемъ трудныхъ спусковъ и подъемовъ при переходѣ овраговъ близъ с. с. Тузикъ и Мызре, возможно и колесное движеніе.

Примѣчаніе. 5-ти верст. карта мѣстами не соотвѣтствуетъ настоящему описанію дороги.

Источникъ: Ѳ. Грязновъ. Военный обзоръ передового театра въ Азіятской Турціи. Часть II, изд. 1897 г., стр. 255.

№№ по порядку.	Наименованіе пунктовъ, через которые проходитъ дорога. Пункты гдѣ мѣняется родъ дороги; краткая характеристика проходимости дороги. Бивачныя мѣста. Важные пункты и позиціи.
	VI. Связи между путями на Мелязгертъ и южнымъ обходнымъ путемъ.
41	Изъ **Патноса** черезъ плоскую сѣдловину, связывающую массивъ Ала-дагъ съ горами Кара-кая, въ равнину Дутахъ, а изъ послѣдней правымъ берегомъ рѣки Мулла-Гассанъ, черезъ с. с. Мирза и Мулла-Гассанъ, къ с. Кесса въ долинѣ р. Мурада. Отъ с. **Патноса** до с. Кесса этимъ направленіемъ 32 вер., при чемъ дорога до с. Мирза колесная съ небольшими исправленіями, а далѣе до с. Кесса аробная, но съ нѣкоторыми исправленіями она одинаково доступна и для колеснаго движенія. **Примѣчаніе.** Вслѣдствіе краткости описанія пути и несходства мѣстами 5-ти вер. карты съ описаніемъ, дорога на схемѣ проведена приблизительно.

Источникъ: Ѳ. Грязновъ. Военный обзоръ передового театра въ Азіятской Турціи Часть II, изд. 1897 г., стр. 246 и 247.

---

42 Отъ с. **Патносъ** на с. Кара-кая двѣ вѣтви: первая—главная, лучшая, правымъ берегомъ Патносъ-чая, черезъ сѣдловину на южномъ концѣ горъ Кара-кая, къ с. Кара-кая; вторая вѣтвь по равнинѣ Патносъ на с. Мармусъ, а отъ этого послѣдняго, черезъ Мармусскій перевалъ, въ долину Караджанъ (Патносъ)-чая и далѣе къ с. Кара-кая.

Первая вѣтвь представляетъ участокъ караванной арбной, а съ небольшими исправленіями, и колесной дороги изъ Патноса на Мелязгертъ.

Отъ Патноса до с. Кара-кая—по этой вѣтви около 24—25 верстъ.

Другая вѣтвь вьючная, мѣстами узкая и очень каменистая, но подъемы не особенно круты; для арбы необходимо исправленіе и разработка на каменистыхъ участкахъ. Отъ с. Мармусъ до с. Кара-кая около 12—13 верстъ.

Примѣчаніе. Вслѣдствіе неполноты описанія дороги, послѣдняя проведена на схемѣ мѣстами приблизительно.

Источникъ: Ѳ. Грязновъ. Военный обзоръ передового театра въ Азіятской Турціи. Часть II, изд. 1897 г., стр. 250.

---

43 Отъ с. **Кара-кая** къ с. **Нурадинъ** (Норадинъ) два направленія: одно кратчайшее—мимо с. Долубашъ (вѣроятно Талабашъ), прямо на западъ, черезъ с. Мурацъ и с. Киралу (вѣроятно Кераньыхъ)—около 18—19 верстъ, дорога аробная, съ исправленіями-же и небольшой разработкой на нѣсколькихъ участкахъ—могущая стать доступной и для колеснаго движенія.

Другое, болѣе кружное—черезъ г. Мелязгертъ. Этимъ направленіемъ отъ с. Кара-кая до г. Мелязгерта около 9—10 верстъ; дорога колесная съ небольшими исправленіями. Отъ Мелязгерта западнѣе с. Ханыкъ на Нурадинъ—16—17 верстъ, дорога аробная, а съ исправленіями и небольшой разработкой и колесная.

Примѣчаніе. Вслѣдствіе неполноты описанія дороги и несходства 5-ти верстной карты съ описаніемъ, путь на схемѣ проведенъ мѣстами приблизительно.

Источникъ: Ѳ. Грязновъ. Военный обзоръ передового театра въ Азіятской Турціи. Часть II, изд. 1897 г., стр. 250 и 251.

---

44 С. **Нурадинъ** — с. Авранъ (Аврангъ, Хаврангъ), черезъ восточную часть хребта Хамуръ-Зернакъ-дагъ, мимо Комъ Кара-чобанъ, на с. **Кара-чобанъ.**

Между **Нурадиномъ** и Авраномъ около 17—18 верстъ арбной дороги, съ исправленіями же и колесной.

Отъ Аврана до с. **Кара-чобана** около 17—18 верстъ вьючной дороги, но доступной для арбы, а съ исправленіями и нѣкоторою разработкой и для колеснаго движенія.

Итого около 34—36 верстъ.

Источникъ: Вслѣдствіе неполноты описанія дороги и несходства мѣстами 5-ти вер. карты съ описаніемъ, путь проведенъ на схемѣ мѣстами приблизительно.

Источникъ: Ѳ. Грязновъ. Военный обзоръ передового театра въ Азіятской Турціи. Часть II, изд. 1897 году, стр. 251.

---

45 Отъ с. **Гопала** мимо озера Хасъ-гель на с. **Нурадинъ** около 44—45 верстъ, дороги сначала аробной, потомъ—вьючной.

Перевальный участокъ этой дороги южнѣе с. Бюкъ-Капхунъ частью крутъ и каменистъ, послѣ разработки можетъ стать доступнымъ для арбы.

Источникъ: Ѳ. Грязновъ. Военный обзоръ передового театра въ Азіятской Турціи. Часть II, изд. 1897 года, стр. 292 и 293.

№№ по порядку.	Наименованіе пунктовъ, черезъ которые проходитъ дорога. Пункты, гдѣ мѣняется родъ дороги; краткая характеристика проходимости дороги. Бивачныя мѣста. Важные пункты и позиціи.
	VII. Дороги отъ Мелязгерта къ Мушу.
46	Отъ **г. Мелязгерта** внизъ по лѣвому берегу р. Мурадъ-чая, черезъ с. с. Охчіа, Рустемъ-гядукъ, Котранлы. Юнжалы (Юнджалы) до с. Одончоръ—около 33—34 верстъ, дорога колесная, надо разработать лишь спускъ къ берегу Мурада, пройдя каменный мостъ, западнѣе Мелязгерта. Отъ с. Одончоръ этотъ путь разбивается на два, выводящіе къ с. Шехвали въ долинѣ р. Лизъ-чай, изъ коихъ: лѣвый—аробный, съ нѣкоторою же разработкой—колесный, черезъ с. с. Лизъ и Хошъ-гялди, протяженіемъ около 25—26 верстъ и правый—аробный, черезъ с. Тегутъ. Отъ с. Шехвали внизъ по долинѣ р. Лизъ-чай до с. Говхакъ и отсюда на с. Бостакянъ—около 12—13 верстъ, дорога—аробная, а съ исправленіями и колесная.

От с. Бостакянъ внизъ по лѣвому берегу р. Мурадъ-чая, черезъ с. Мулла, до с. Кизылъ-Мечеть—около 12—13 верстъ, дорога арóбная, съ исправленіями.

Отъ с. Кизылъ-Мечеть, черезъ с. с. Карагачъ и Фондаклу, до с. Али-гядугъ—около 14—15 верстъ, дорога вьючная, мѣстами же каменистая трудно-вьючная тропа.

Наконецъ, отъ с. Али-гядугъ, черезъ с. Контранлы, къ **броду черезъ р. Мурадъ-чай** въ изгибѣ его близъ устья р. Чарбугуръ около 10—11 верстъ, дорога—арóбная.

Источникъ: Ѳ. Грязновъ. Военный обзоръ передового театра въ Азіятской Турціи. Часть II, изд. 1897 года, стр. 255 и 256.

---

47 Отъ г. **Мелязгерта,** черезъ с. с. Дерикъ и Мечетли, на с. Копъ, а отъ послѣдняго черезъ Кагàнъ-гельскій и Абринскій перевалы въ Копскихъ горахъ, къ с. Абри и далѣе къ Лизъ—около 45—46 верстъ; первыя 24—25 верстъ отъ г. Мелязгерта до г. Копа дорога колесная съ исправленіями, а отъ Копа до с. Лизъ дорога—арóбная (по другимъ свѣ-

дѣніямъ—колесная), при условіи же нѣкоторыхъ исправленій и разработки, могущая стать доступною и для колесныхъ передвиженій. Затрудненія могутъ встрѣтиться на мостахъ и гатяхъ, черезъ болотистые ручьи, западнѣе с. Копъ, а также на подъемѣ къ Абринскому перевалу со стороны Копа, благодаря глинистому мѣстами тяжелому, вязкому грунту, особенно весною и въ дождливое время.

Отъ с. Лизъ—аробная дорога, черезъ с. Отгонъ (Нотгонъ) или Поркашенъ къ Абульвартскому перевалу.

Отъ Абульвартскаго перевала мимо с. с. Кджихъ и Карамышъ на с. Абульвартъ въ Мушской равнинѣ—около 17 18 верстъ, а до селенія **Сулухъ** около 32 —33 верстъ.

До с. Абульвартъ -дорога аробная (по другимъ свѣдѣніямъ колесная), съ исправленіями же и нѣкоторой разработкой, могущая стать доступной и для колеснаго движенія. Въ предѣлахъ Мушской равнины — дорога колесная, съ исправленіями.

Примѣчаніе: Вслѣдствіе краткости описанія дороги и несходства мѣстами 5-ти верстной карты съ описаніемъ, путь на схемѣ проведенъ частью приблизительно.

Источники: Ѳ. Грязновъ. Военный обзоръ передового театра въ Азіятской Турціи. Часть II, изд. 1897 г., стр. 256 и 257.

В. Т. Маевскій. Военно-статистическое описаніе Ванскаго и Битлисскаго вилайетовъ. Изд. 1907 года, стр. 177.

---

48 От с. **Лизъ** на западъ въ промежутокъ между западнымъ продолженіемъ путей №№ 46 и 47 дорога, черезъ с. Отгонъ, мимо с. Поркашенъ на с. с. Кара-кая и Копи.

Сначала дорога совпадаетъ съ путемъ № 47 и здѣсь она аробная, а съ исправленіями и колесная; миновавъ (сѣвернѣе) сел. Поркашенъ, дорога вытягивается на западъ, вверхъ по очень каменистой балкѣ на с. с. Кара-кая и Копи, при чемъ мѣстами она имѣетъ характеръ трудной каменистой тропы.

За с. Копи тропа эта идетъ лугомъ и скоро выводитъ на поперечный аробный, а съ исправленіями и колесный путь отъ сел. Бостакянъ на Абульвартскій перевалъ.

Отъ Лизъ до поперечной дороги изъ Бостакяна на Абульвартскій перевалъ—около 24—25 верстъ, а до этого послѣдняго около 34—35 верстъ.

Источникъ: Ѳ. Грязновъ. Военный обзоръ передового театра въ Азіятской Турціи. Часть II, изд. 1897 г., стр. 257.

---

49 **Лизъ**—Гяларашскій перевалъ—Термертъ —Сркетъ—**Мушъ**.

Отъ с. Лизъ до г. Муша около 70 верстъ хорошей аробной дороги.

Итого около 70 верстъ.

Примѣчаніе. Вслѣдствіе неполноты описанія дороги и несходства мѣстами 5-ти верстн. карты съ описаніемъ, путь на схемѣ частью проведенъ приблизительно.

Источникъ: Краткій военный обзоръ Кавказско-Турецкаго театра военныхъ дѣйствій. Аверьянова (Добошинскаго). Изд. 1905 г., стр. 75.

№№ по порядку.	Наименованіе пунктовъ, черезъ которые проходитъ дорога. Пункты, гдѣ мѣняется родъ дороги; краткая характеристика проходимости дороги. Бивачныя мѣста Важные пункты и позиціи.

VIII. Пути для связи г. Муша съ южнымъ обходнымъ путемъ.

50 **Г. Мушъ**—4 мимо с. Джирикъ—5 бродъ черезъ р. Кара-су—мимо с. с. Хоперъ. Сулухъ—$13\frac{1}{4}$ каменный мостъ черезъ р. Мурадъ-чай—$18\frac{1}{3}$ Керави—$23\frac{3}{4}$ мимо армянскаго монастыря Матна-Ванкъ—мимо сел. Цихау—$27\frac{1}{2}$ справа въ $\frac{1}{4}$ вер. на холмѣ старинная крѣпость Мерджаникъ-калеси—30 начало ущелья Мурадъ-чая—вверхъ по этому ущелью—$40\frac{1}{2}$ долина Чалбугуръ-ова 4533 фут., бродъ черезъ р. Чалбугуръ—мимо сел. Чалбугуръ—57 перевалъ Хнысъ-баши 7242 фут.—$62\frac{1}{2}$ Мехалисоръ—$67\frac{1}{2}$ незначительный перевалъ на отрогѣ Бингельдага—Хнысское плато—мимо с. Бей-юрды—80 Арозъ—$91\frac{1}{4}$ каменный мостъ на р. Хнысъ-су и $92\frac{1}{2}$ **Хнысъ** 5855 фут.

Отъ **Муша** до **Хныса** $92\frac{1}{2}$ вер. колесной дороги. Мостъ черезъ р. Мурадъ-чай на 13-ой

верстѣ пути на каменныхъ устояхъ, въ 12 пролетовъ, плохо сохранившихся, съ деревяннымъ ветхимъ верхомъ. Длина моста 200 шаговъ, ширина 6 шаговъ.

Мостъ на р. Хнысъ-су каменный, старинной постройки, крутой и узкій, длина 12 шаговъ, ширина 4 шага.

Итого 92½ версты.

Бивачныя мѣста.

1) Мушская равнина на армію. 2) Въ долинѣ Чалбугуръ-ова противъ поворота теченія Мурадъ-чая съ восточнаго на южное направленіе. 3) У с. Мехалисоръ на полкъ и больше. 4) На Хнысскомъ плато.

Вода имѣется вдоль всего пути въ изобиліи. Топлива древеснаго почти совсѣмъ нѣтъ и только въ селеніяхъ встрѣчаются небольшія насажденія садовъ и рощъ. Топливомъ для населенія почти вдоль всего пути служитъ кизякъ. Подножный кормъ имѣется отличный вдоль всего пути.

Важные пункты и позиціи.

1) Мушъ одинъ изъ главныхъ политическихъ центровъ Курдистана. 2) На горахъ

приблизительно въ 5-ти верст. къ сѣверу отъ монастыря Матна-Ванкъ, образующихъ устье ущелья Мурадъ-чая—позиція фронтомъ на югъ и протяженіемъ, повидимому, на дивизію. 3) Позиція на перевалѣ Хнысъ-баши, протяженіемъ на 2 полка, на правомъ флангѣ мѣстность полого поднимается и увѣнчана на верху обрывистой, каменист й, недоступной стѣной; на лѣвомъ флангѣ глубокій оврагъ; дорога проходитъ черезъ центръ позиціи, обширный обстрѣлъ; мѣстность безлѣсная, во а за позиціей. Позиція фронтомъ на юго-западъ противъ наступающаго по пути маршрута на Эрзерумъ.

Примѣчаніе [1]). Вслѣдствіе несходства мѣстами 5-ти верст. карты съ настоящимъ описаніемъ дороги, послѣдняя на схемѣ частью проведена приблизительно.

[2]) По послѣднимъ свѣдѣніямъ отъ Муша до Хныса строится шоссе, частью оно уже закончено. (Донесеніе Вице-консула Термена отъ 10 декабря 1907 года № 117).

Источники: А. И. Гиппіусъ. Отчетъ по поѣздкѣ 1889 года. Изд. 1892 года, маршрутъ № 8.

Сводъ маршрутовъ по Азіятской Турціи. А. И. Гиппіусъ. Изд. 1892 г да, стр. 60 и 61.

51 **С. Гундемиръ** — на южной дорогѣ № 26— $2\frac{1}{2}$ мостъ—с. Басканъ—$3\frac{1}{2}$ подъемъ (50 минутъ) на верхнее плато кряжа—$8\frac{3}{4}$ вершина перевала—10 Салаганъ (Салыканъ) и бродъ черезъ ручей—20 вершина перевала 7380 ф. и начало длиннаго (40 минутъ) спуска къ монастырю—мимо с. Пазу—$23\frac{1}{2}$ монаст. Сурпъ-Карапетъ—$32\frac{1}{2}$ Зіаретъ—37 бродъ на р. Мурадъ-чаѣ 4576 фут.—39 Шехланъ (Шехлинъ)—60 **Мушъ**

Отъ **Гундемира** до Салагана 10 верстъ колесной съ исправленіями дороги.

Затѣмъ до Зіарета $22\frac{1}{2}$ вер. тяжелой аробной съ разработкой.

Отъ Зіарета до **Муша** $27\frac{1}{2}$ вер. колесной. (Бродъ на р. Мурадъ-чаѣ въ низкую воду 2 фут. глубины и 80 саж. ширины по ломанной линіи, дно твердое, теченіе скорое; весною—съ начала февраля по іюль бродъ закрывается. Въ $4\frac{1}{2}$ ч. выше (вост.) брода мостъ у с. Солухъ на пути Хнысъ—Мушъ).

Итого 60 верстъ.

Бивачныя мѣста.

1) Къ юго-вост. и къ юго-зап. отъ сел. Гундемиръ. 2) У с. Салыгана. 3) Монаст. Сурпъ-Карапетъ. 4) Въ Мушской равнинѣ.

Важные пункты и позиціи.

1) Гундемиръ, узелъ путей. 2) На перевалѣ передъ монастыремъ Сурпъ-Карапетъ— небольшая позиція фронтомъ на югъ 3) Монастырь Сурпъ-Карапетъ, узелъ путей. 4) Мушъ, одинъ изъ главныхъ политическихъ центровъ Курдистана.

Примѣчаніе. 5-ти верстная карта мѣстами не соотвѣтствуетъ настоящему описанію дороги, почему послѣдняя на схемѣ частью проведена приблизительно.

Источники: А. М. Колюбакинъ. Матеріалы для военно-статистическаго обозрѣнія Азіятской Турціи. Томъ I, часть II, изд 1888 г., маршрутъ № 8.

Сводъ маршрутовъ по Азіятской Турціи. А. И. Гиппіусъ. Изд. 1892 года, стр. 52 и 53.

---

52 Изъ Мушской равнины, отъ с. **Сулукъ,** черезъ с. с. Адали и Кешихъ, вверхъ по ущелью р Хазіанъ на с Бозлу въ котловинѣ мон. Сурпъ-Карапетъ—с. Канышлу—около 34—35 верстъ; по равнинѣ Муша дорога колесная, далѣе—аробная, при условіи разработки въ нѣкоторыхъ мѣстахъ.

Отъ с. Бозлу (Базанъ) вьючный подъемъ на массивъ Зіаретскихъ горъ, на пролегающую здѣсь аробную дорогу изъ котловины

Сурпъ-Карапетъ—Каньшлу на с. с. Селиканъ и Боглу, послѣ чего слѣдуетъ спускъ по этой арбной дорогѣ къ с. Боглу.

Отъ с. Бозлу (Базанъ) до с. Боглу въ котловинѣ истоковъ р. Шеравди—около 19—20 вер.

Отъ с. Боглу, черезъ с. Чатахъ и Карамза, до выхода въ равнину Гойнукъ-ова, западнѣе с. Сахакеланъ—около 21—22 вер., дорога преимущественно вьючная.

Примѣчаніе. Въ виду краткости описанія дороги и несходства мѣстами 5-ти верст. карты съ описаніемъ, путь на схемѣ проведенъ приблизительно.

Источникъ: Ѳ. Грязновъ. Военный обзоръ передового театра въ Азіятской Турціи. Часть II, изд. 1897 года, стр. 267.

Мон. Сурпъ-Карапетъ—Зіаретъ—Сулухъ.

53 Между Зіаретомъ и Сулухомъ могутъ ходить 4-хъ колесныя повозки; между Зіаретомъ и Сурпъ-Карапетомъ сообщеніе возможно только на арбахъ.

Источникъ: В. Т. Маевскій. Военно-статистическое описаніе Ванскаго и Битлисскаго вилайетовъ. Изд. 1904 года, стр. 178, 179 и карта (В. Маевскаго) 20 вер. въ дм.

Примѣчаніе: Въ виду краткости описанія дороги, послѣдняя на схемѣ приведена приблизительно.

54 **Гемгемъ — Тепекей.**

Плохая аробная дорога.

Источникъ: В. Т. Маевскій. Военно-статистическое описаніе Ванскаго и Битлисскаго вилайетовъ. Изд. 1904 года, стр. 178.

№№ по порядку.	Наименованіе пунктовъ, через которые проходитъ дорога. Пункты, гдѣ мѣняется родъ дороги; краткая характеристика проходимости дороги. Бивачныя мѣста. Важные пункты и позиціи.

IX. Дороги отъ Муша и Мелязгерта къ Битлису.

55 **Лизъ**—Назыкъ—Тапаванкъ—Кявирашъ—Морхъ—**Тадванъ.**

По этому пути арбы проходятъ свободно и попадается много участковъ, по которымъ пройдутъ и 4-хъ колесныя повозки.

Источникъ: В. Т. Маевскій. Военно-статистическое описаніе Ванскаго и Битлисскаго вилайетовъ. Изд. 1904 года, стр 177 и карта (В. Маевскаго) 20 вер. въ дюймѣ.

56 **Копъ** — Хараба — Пиранъ — Керсъ — Хіартангъ—**Прхусъ.**

На этомъ пути арбы проходятъ свободно и попадаются много участковъ, по которымъ пройдутъ и 4-хъ колесныя повозки.

Источникъ: В. Т Маевскій Военн -статистическое описаніе Ванскаго и Битлисскаго вилайетовъ. Изд. 1904 года, стр. 177 и карта (В. Маевскаго) 20 вер. въ дм.

---

57 **Отъ Мелязгерта** черезъ с. с. Веранъ-шаръ (Вермишъ), Бакре и Лятеръ во впадину сел. Хуликъ, а отъ этого селенія черезъ сел. Прхусъ къ берегу Ванскаго озера на сел. **Ахлатъ**.

Отъ **Мелязгерта** до с. Прхусъ—около 48—49 верстъ: дор га аробная (съ исправленіями), съ нѣкоторою же разработкой, а мѣстами и съ помощью на подъемахъ и спускахъ, она можетъ стать доступною и для колеснаго движенія

Отъ с. Прхусъ до с. Ахлатъ—около 18 верстъ; дорога доступна для колеснаго движенія (съ исп авленіями).

Источникъ: Ѳ. Грязновъ. Военный обз ръ передового театра въ Азіятской Турціи. Часть II, изд. 1897 года стр 291

58 **Копъ**—Плуръ — Хуликъ — Цыдрацоръ—Кармунджъ—**Ахлатъ.**

На этомъ пути арбы проходятъ свободно и попадается много участковъ, по которымъ пройдутъ и 4-хъ колесныя повозки.

Примѣчаніе. Вслѣдствіе краткости описанія пути и несходства 5-ти верст. карты съ описаніемъ, дорога на схемѣ проведена приблизительно.

Источники: В. Т. Маевскій. Военно-статистическое описаніе Ванскаго и Битлисскаго вилайетовъ. Изд. 1904 года, стр. 177 и карта (В. Маевскаго). 20 вер. въ дюймѣ.

---

59 **Мелязгертъ**—$9^3/_4$ Ярамышъ—$14^1/_4$ Даміанъ—$17^1/_2$ Агъ-веранъ—$22^1/_4$ Ханыкъ—$31^3/_4$ перевалъ—$35^1/_4$ перевалъ 7628 фут.—$46^1/_4$ **Ахлатъ.**

Отъ **Мелязгерта** до с. Ярамышъ $9^3/_4$ вер., дорога аробная

Отъ с. Ярамышъ до с. Ханыкъ—13 вер., частью аробная, частью вьючная.

Затѣмъ дорога $23^1/_2$—вьючная тропа, особенно тяжелая при таяніи снѣговъ и послѣ

сильныхъ дождей, когда и безъ того тяжелые подъемы и спуски покрыты скользкой и вязкой грязью.

Итого $46\frac{1}{4}$ верстъ.

Бивачныя мѣста. 1) У Мелязгерта, (имѣется вода). 2) У Ахлата, вода изъ ручьевъ, ключей и колодцевъ.

Свѣдѣній о позиціяхъ не имѣется.

Источникъ: Отчетъ о поѣздкѣ по Азіятской Турціи. Генер. Штаба Подполковника Томилова въ 1904 году, маршрутъ № 1.

---

60 **Прхусъ—Цыдрацоръ.**

Частью арбная дорога, частью тропа, перевальный участокъ не особенно труденъ.

Источники: В. Т. Маевскій. Военно-статистическое описаніе Ванскаго и Битлисскаго вилайетовъ. Изд. 1904 году, стр 36 и карта (В. Маевскаго) 20 вер. къ дюймѣ.

---

61 Изъ с. **Цыдрацора** въ с. **Уранказы.**

Арбная дорога (проходятъ малыя арбы).

Источники: В. Т. Маевскій. Военно-статистическое описаніе Ванскаго и Битлисскаго вилайетовъ.

Изд. 1904 году, стр. 37 и карта (В. Маевскаго) 20 вер. въ дюймѣ.

---

62 Г. **Ахлатъ**—$5\frac{1}{4}$ Кармунджъ—11 Тегутъ —$17\frac{1}{4}$ пунктъ развѣтвленія (вправо) съ аробной дорогой—$21\frac{1}{4}$ дорога всходитъ на гряду, справа гора Немрудъ, слѣва, въ $\frac{1}{2}$ вер.—скалистая вершина гряды, которая носитъ названіе Хапъ-дага—24 влѣво отходитъ дорога на сел. Тадванъ—$31\frac{1}{2}$ справ , въ $\frac{3}{4}$ вер. отрогъ—Немрудъ-дага, оканчивающійся крутой скалистой горой Чулхутъ съ селеніемъ того-же названія у подножія—мимо с. с. Аламянъ, Хахревъ—40 **пунктъ соединенія** съ дорогой изъ изъ Муша въ Битлисъ.

Отъ г. **Ахлата** до пункта развѣтвленія (вправо) съ аробной дорогой—дорога колесная, затѣмъ ухудшается, становясь аробной, а мѣстами и тяжелой. Исправленіе дороги легко, все сведется къ землянымъ работамъ.

Итого 40 верстъ.

Бивачныя мѣста. 1) У Ахлата и на равнинѣ по берегамъ ручьевъ; вода изъ ручьевъ, ключей и колодцевъ. 2) У с. Тегута—на равнинѣ между селеніемъ и озеромъ.

Свѣдѣній о позиціяхъ не имѣется.

Источникъ: Отчетъ о поѣздкѣ по Азіятской Турціи Генер. Штаба Подполк. Томилова въ 1904 году, маршрутъ № 1.

---

63 Отъ Тадвана до Кызвака—аробная, а далѣе къ Кармунджу колесная.

Источники: В. Т. Маевскій. Военно-статистическое описаніе Ванскаго и Битлисскаго вилайетовъ. Изд. 1904 г., стр. 40 и 41 и карта (В. Маевскаго) 20 вер. въ дюймѣ.

---

64 Изъ Тадвана, черезъ Шамирамъ, въ селеніе Боріанъ, хорошая тропа.

Источники: В. Т. Маевскій. Военно-статистическое описаніе Ванскаго и Битлисскаго вилайетовъ. Издан. 1904 года, стр. 41 и карта (В. Маевскаго) 20 вер. въ дюймѣ.

---

65 Дорога изъ **Муша** въ **Битлисъ** на всемъ протяженіи колесная и лишь весьма небольшіе участки (верховья Кара-су) аробные. Артиллерія пройдетъ всюду.

Дорогу эту, весьма важную въ стратегическомъ отношеніи, предположено обратить въ шоссейную и на нѣкоторыхъ участкахъ по-

лотно уже готово; такъ, отъ Муша до Пертака оно проложено, но нѣтъ мостовъ; далѣе до Хаскея оно намѣчено и кое-гдѣ собраны кучи щебня. Около селенія Авзуда тоже проходитъ небольшой проложенный уже участокъ; наконецъ, отъ Морха до Битлиса проходитъ отличное шоссе, недавно построенное, и только въ двухъ верстахъ къ сѣверу отъ Башхана у Рахвы, тамъ, гдѣ шоссе переходитъ черезъ одинъ изъ истоковъ Битлисъсу, нѣтъ моста и шоссе прервано неглубокимъ, но крутымъ оврагомъ; однако, и здѣсь артиллерія можетъ пройти. Далѣе до Битлиса шоссе вполнѣ исправно и имѣются мосты.

Источникъ: Донесеніе Вице-консула Термена отъ 10 декабря 1907 года № 117.

№№ по порядку.	Наименованіе пунктовъ, через которые проходитъ дорога. Пункты, гдѣ мѣняется родъ дороги; краткая характеристика проходимости дороги. Бивачныя мѣста. Важные пункты и позиціи.
	X. Операціонное направленіе Эривань-Ванъ.
66	Долина Балыкъ-чая 6000 фут.: сел. Мысунъ—3 Корумъ—$4\frac{1}{2}$ пунктъ развѣтвленія съ аробной дорогой на Баязетъ—15 бродъ черезъ р. Балыкъ-чай—$17\frac{1}{2}$ пунктъ соединенія съ транзитнымъ трактомъ—24 таможня Кизылъ-диза и пунктъ отдѣленія отъ транзитнаго тракта—28 Каракентъ—31 Тапаризъ—40 Тапаризскій перевалъ 8480 фут.—49 Кавре-шаме—61 Сотякотъ—66 мимо с. Тершикъ—72 бродъ черезъ рѣку Чубухлы-чай—77 Довтришъ и начало ущелья рѣки Бендемаги-чай—82 справа с. Гюндурма—86 бродъ черезъ рѣку Бендемаги-чай—97 Бергри—105 Таръ—108 Пишкъ-Кюмбетъ—113 до подъема на холмы у берега озера—вдоль восточнаго берега озера—122 Панзъ—130 Джаникъ—$139\frac{1}{2}$ Шахъ-гельды

—149 перевалъ между селеніемъ Геллю и р. Кара-су—153 р. Кара-су—165 Ескеле кей 168 **Ванъ.**

От Мысуна до Тапариза 31 верста хорошей колесной дороги

Отъ Тапариза до дер. Кавре-шаме 18 вер. аробной дороги, подъ конецъ плохой.

Отъ д. Кавре-шаме до с. Сотякота 12 вер. колесной съ разработкой.

Отъ Сотякота до Довтриша 16 верстъ колесной въ сухое время года.

Отъ Довтриша до Бергри 20 вер. колесной дороги по узкому горному дефиле (бродъ черезъ р. Бендемаги-чай во время половодья и дождей закрывается).

Отъ Бергри до сѣвернаго берега озера Ванъ 17 вер. хорошей колесной дороги, мѣстами шоссе.

Далѣе до г. **Ванъ** 54 вер. колесной, мѣстами съ исправленіями.

Итого 168 верстъ.

Бивачныя мѣста. 1) Долина р. Балыкъ-чая (въ виду изобилія оросительныхъ канавъ наблюдаются большія заболѣванія маляріей. Вода въ р. Балыкъ-чай глинисто-известковая, на вкусъ пріятная, но вредная для желудка). 2) За сел. Тапаризъ на 4 батальона; хорошая ключевая вода, подножный кормъ, топливо: колючка. 3) Равнина Абага на армію; воды и подножнаго корма много, топлива не имѣется. 4) Равнина Бергри-ова. 5) У с. Джаникъ, есть вода и подножный кормъ, топлива не имѣется. 6) Всюду дальше до самаго Вана. 7) Ванская равнина

Въ общемъ по пути встрѣчается много подножнаго корма и воды. За неимѣніемъ топлива возможно воспользоваться насажденіями фруктовыхъ садовъ и деревъ на обоихъ концахъ маршрута, въ равнинѣ Бергри-ова и въ долинѣ Балыкъ-чая.

Важные пункты и позиціи. 1) Мысунъ, важный узелъ путей. 2) Баязетская равнина— узелъ путей. 3) Позиція на Тапаризскомъ перевалѣ, фронтомъ на сѣверъ, правый флангъ не обезпеченъ. 4) Позиція у дер. Довтришъ на холмахъ преграждаетъ входъ въ ущелье

Бендемаги-чай, здѣсь еще сохранились траншеи вырытыя турками въ 1877—78 г.г. 5) Бергри-кала, важный узелъ путей. 6) На южной окраинѣ равнины Бергри-ова позиція фронтомъ на сѣверъ, лѣвый флангъ обезпеченъ Ванскимъ озеромъ, правый, повидимому, трудно проходимыми горами 7) Ванъ, административный центръ вилайета.

Отъ Тапариза до Сотякота дорога съ октября по май закрывается. Болѣе удобные пути изъ Баязетской долины въ равнину Абага идутъ черезъ персидскую территорію на с. Баласоръ и черезъ с. Джемалькентъ, при чемъ дорога на с. Баласоръ отдѣляется влѣво, не доходя Тапаризскаго перевала.

Источники: Маршрутное описаніе пути отъ Оргова до Вана. Терменъ. 1905 года.

Сводъ маршрутовъ по Азіятской Турціи. А. И. Гиппіусъ. Изд. 1892 г., стр. 64 и 65.

Краткій военный обзоръ Кавказско-Турецкаго театра военныхъ дѣйствій. Аверьянова (Добошинскаго). Изд. 1905 г., стр. 79.

Краткое описаніе обрекогносцированныхъ путей операціоннаго направленія Эривань-Эрзерумъ. Изд. 1908 г.

Вѣтвь дороги № 66.

67 Аробная дорога отъ с. Баласоръ верстъ пять по персидской территоріи черезъ Джемалкентъ, сворачиваетъ на западъ и, переваливши черезъ Персидскій пограничный хребетъ, выходитъ близъ урочища Гавришами (бѣлая, хорошо замѣтная скала) на дорогу № 66.

Источникъ: В. Т. Маевскій. Военно-статистическое описаніе Ванскаго и Битлисскаго вилайетовъ. Изд. 1904 г., стр 19 и 87.

Вѣтвь дороги № 66.

68 **Джаникъ** — $7\frac{1}{2}$ Пиръ-гарибъ — перевалъ 2020 метровъ—с. Хыдыръ—$15\frac{1}{2}$ бродъ на р. Кара-су у селеній Шхена и Шкяра—перевалъ 1890 метровъ—23 Молла-нокюсъ—$33\frac{1}{2}$ **Ванъ.**

Отъ с. **Джаникъ** до с. **Ванъ** $33\frac{1}{2}$ вер. аробной, на перевалахъ вьючной дороги; въ южной части около селенія Аверякъ, послѣдняя пересѣкаетъ болотистую долину, труднопроходимую весною. Дорога запущена.

Итого $33\frac{1}{2}$ версты.

Бивачныя мѣста. 1) У с. Джаникъ. 2) У рѣки Кара-су.

Важные пункты и позиціи. 1) Кряжъ къ югу отъ д. Шкяра—арьергардная позиція. 2) На холмахъ у с. Лески. 3) Ванъ—административный центръ.

Источникъ: Маршрутное описаніе пути отъ Оргова до Вана. Терменъ, 1905 года.

Вѣтвь дороги № 66.

69 **Равнина Бергри**—с. с. Кюрзотъ—Пирсоланъ—Арчекъ—**Ванъ.**

Хорошая аробная дорога (для 4-хъ колесныхъ повозокъ тяжелая, но тѣмъ не менѣе возможная; послѣдній участокъ ея между Арчекомъ и Ваномъ годенъ для экипажной ѣзды.

Отъ Арчека до спуска въ равнину Вана—около 23—24 вер.

Источники: В Т. Маевскій. Военно-статистическое описаніе Ванскаго и Битлисскаго вилайетовъ. Изд. 1904 г, стр 175.

Источникъ: Ѳ. Грязновъ. Военный обзоръ передового театра въ Азіятской Турціи. Часть II, изд. 1897 года, стр. 265.

---

70 **Арчекъ**—Моллагассанъ—Сарай—**Котуръ.**

Хорошая колесная дорога. Послѣдній участокъ ея между Сараемъ и Котуромъ для

4-хъ колесныхъ повозокъ, безъ подготовки пути будетъ—тяжелъ.

Отъ Арчека до Сарая около 38—39 вер.

Источники. В. Т. Маевскій. Военно-статистическое описаніе Ванскаго и Битлисскаго вилайетовъ. Изд. 1904 года, стр. 176.

Источникъ: Ѳ. Грязновъ. Военный обзоръ передового театра въ Азіятской Турціи. Часть II, изд. 1897 г., стр. 265.

---

71 Изъ равнины Абаги недурная аробная дорога отъ селенія Хачана на селенія: Тикму, Палчахлы, Чубухлы и отсюда — 1) на Сарай—Котуръ и 2) на Асписенекъ—Моллагассанъ.

Отъ Хачава на Тикму, Палчахлы, Моллагассанъ проходитъ на волахъ тяжелый рессорный экипажъ безъ всякой подготовки пути.

Источникъ: В. Т. Маевскій. Военно-статистическое описаніе Ванскаго и Битлисскаго вилайетовъ. Изд. 1904 года, стр. 176.

---

72 **Сарай**—въ с. Гредлъ -отсюда дорога раздѣляется: первая вѣтвь идетъ на с. Нушаръ, а вторая въ послѣднее черезъ с. Валиджанъ, затѣмъ по ущелью мимо Дираклю, Каніа-губалъ и не доходя с. Меткули дорога

вновь разветвляется: восточная мимо с. Аликялла, через Гумбет, с. Чебухлы, Синд, к с. Дришку, западная от с. Меткули следует через с. с. Калла, Салахан, Екимала, Чачур, Хадсван и далее на север до соединения с дорогой № 66.

(От с. Меткули отделяется ветвь, идущая прямо через котловину Абага-дашт и присоединяется к западной дороге севернее д. Хаведан).

Все описанные пути представляют аробныя дороги. От Сарая до Дришка разстояние $13^1/_2$ турецких часов (1 турецкий час=55 верстам).

Источники: Маршрутная съемка Кусикова, 2 вер. в дм., листы 75, 76 и 77.

Расчет сосредоточения Турецкой Армии к границам Кавказа Изд. 1908 года, стр. 155.

№№ по порядку.	Наименованіе пунктовъ, через которые проходитъ дорога. Пункты, гдѣ мѣняется родъ дороги; краткая характеристика проходимости дороги. Бивачныя мѣста. Важные пункты и позиціи.
	## XI. Связи между Мушемъ, Ваномъ и Битлисомъ.
73	От моста на рѣкѣ Бендемагу-чай до Арджеша по узкой прибрежной полосѣ вдоль сѣвернаго берега Ванскаго озера участокъ разрабатывавшагося шоссе, имѣющій свойства хорошей колесной грунтовой дороги, протяженіемъ 27—28 верстъ. Далѣе на западъ лучшій аробный переходъ черезъ Ороранъ-чай—это переходъ на пути изъ Арджеша въ с. Ороранъ. По спускѣ отъ с. Арджешъ въ долину, какъ для аробнаго, такъ и для колеснаго движенія придется устроить здѣсь два небольшихъ мостика, черезъ водную канаву и ручей. Затѣмъ, черезъ р. Ороранъ-чай лѣтомъ и осенью существуетъ бродъ; весной же здѣсь необходимъ мостъ. Бродъ на р. Ороранъ-су (20 шаг. ширины и 2 фут. глубины, имѣющійся же бревенчатый мостъ совершенно разрушенъ).

Далѣе дорога аробная поднимается на невысокій гребень (около 100 саж. выше уровня Ванскаго озера) и спускается къ селенію Асрафъ.

Отъ с. Асрафа до с. Адильджеваза, черезъ с. с. Норшенъ, Кочеръ—хорошая колесная дорога, при чемъ отъ с. Норшенъ она огибаетъ Сипанъ-дагъ съ юга

Отъ с. Адильджеваза до Ахлата имѣются двѣ дороги: кратчайшая по берегу озера, недоступная для артиллеріи (по картѣ В. Маевскаго 20 вер. въ дм.—тропа), другая очень кружная, извилистая проходитъ по высокому гребню къ сѣверу отъ Ахлата; къ 1-му ноября она бываетъ покрыта снѣгомъ. Выйдя изъ с. Адильджеваза, аробная дорога проходитъ мимо с. Норшенджикъ, черезъ с. Эйренказы (Геранказы на картѣ В Маевскаго), по котловинѣ Сноте, огибая съ сѣвера болота и слѣдуя все по гребню, спускается къ с. Ахлату.

Изъ с. Ахлата аробная дорога проходитъ сѣвернѣе с. Кармунджа къ Тапованку, отъ послѣдняго дорога идетъ черезъ селеніе Берикъ, расположенное къ югу-западу, къ сел. Вартенисъ. Участокъ дороги отъ Берика до

Вартениса можетъ считаться наиболѣе труднымъ—колесный обозъ пройти не можетъ, для артиллерiи же необходима помощь людей.

Отъ Вартениса дорога вполнѣ доступная артиллерiи проходитъ до г. Муша черезъ с. с. Термертъ, Хаскей (переходъ черезъ рѣку Кара-су—бродъ 30 шаг. ширины и 1½ фут. глубины—затруднителенъ, въ перiодъ-же половодья совершенно отсутствуетъ). Между Хаскеемъ и Мушемъ приступлено къ постройкѣ шоссе, но это послѣднее возведено участками, мостовъ еще не имѣется.

Въ общемъ вся дорога отъ каменнаго моста на р. Бендемагу-чай проходима для артиллерiи, при чемъ участки дороги отъ Адильджеваза до Вартениса непроходимы зимой для арбъ и покрыты глубокимъ снѣгомъ.

Источники: Донесенiе отъ 10 декабря 1907 г. № 117 Вице-консула Термена.

Ѳ. Грязновъ. Военный обзоръ передового театра въ Азiатской Турцiи. Часть II, изд. 1897 г., стр. 261.

74 Изъ **Ахлата** черезъ Джемалди въ **Уранказы**—тропа въ центральной части весьма плохая.

Источникъ: В. Т. Маевскій. Военно-статистическое описаніе Ванскаго и Битлисскаго вилайетовъ. Изд. 1904 г., стр. 37.

---

75 Изъ равнины Уранказы черезъ хребетъ тропа въ Адильджевазъ.

Источникъ: В. Т. Маевскій. Военно-статистическое описаніе Ванскаго и Битлисскаго вилайетовъ. Изд 1904 г., стр. 37.

---

76 Отъ **Мелязгерта** къ берегу Ванскаго озера дорога идетъ сначала по ровному. усѣянному лавинами уступу на с Веранъ-шаръ, а затѣмъ черезъ с. с. Озоръ, Кизылъ-Хассанъ и Уранказы и сѣдловину непосредственно западнѣе Сипанъ-дага, къ с. Адильджевасъ.

Отъ Мелязгерта до с. Веранъ-шаръ (Вермишъ) этимъ направленіемъ около 11—12 верстъ, а до Адильджеваса—около 43—44 верстъ, дорога аробная, требующая мѣстами исправленій.

Источникъ: Ѳ. Грязновъ. Военный обзоръ передового театра въ Азіятской Турціи. Часть II, изд. 1897 г., стр. 290.

77 Отъ с. Веранъ-шаръ (Вермишъ)—аробная дорога на с. Хербейрасъ (Хороборасъ, Хайберашъ)—около 9—10 верстъ; отъ селенія же Хербейрасъ черезъ Ташъ-хунъ и перевалъ Сары-су-гядукъ на с. Карашейхъ—около 28—29 вер., дорога сначала вьючная до западной сѣдловины отрога Сиванъ-дага, охватывающаго впадину Ташъ-хунъ съ сѣвера, а затѣмъ аробная, съ нѣкоторыми же исправленіями и легкою разработкой, доступная и для колеснаго движенія. Отъ с. Карашейхъ по аробной, а съ исправленіями и колесной дорогѣ на с. Норшенъ около 7 вер.

Источникъ: Ѳ. Грязновъ. Военный обзоръ передового театра въ Азіатской Турціи. Часть II, изд. 1897 г., стр. 290 и 291.

---

78 Отъ с. Хачлу черезъ с. Доададанъ на с. Зеванъ-далу и с. Зераклу—45 вер. (?) хорошей аробной, съ исправленіями же и небольшой разработкой въ нѣкоторыхъ мѣстахъ, вполнѣ пригодной и для колеснаго движенія дороги.

Отъ с Камышлу (Канышлу), западнѣе с. Зеванъ-далу, на с. с. Бабія и Хузанъ (Хозанорь), далѣе по окраинѣ впадины, что

у с. Ташъ-хунъ на с. с. Аштана-ханъ и Кара-булахъ къ с Зераклу около 48 верстъ (?); дорога—хорошая арбная, а съ исправленіями и небольшой разработкой въ нѣкоторыхъ мѣстахъ, доступная и для колеснаго движенія.

Отъ с. Зераклу по направленію черезъ с. с. Попанъ и Пертакъ на с. Ороранъ въ въ долинѣ Арджеша и далѣе въ с. Арджешъ—около 32—33 верстъ.

Дорога почти на всемъ протяженіи, за исключеніемъ трудно-вьючнаго перевальнаго участка между с. Зераклу и с. Попанъ—арбная, а съ нѣкоторой разработкой даже и колесная.

На участкѣ же Зераклу—Попанъ, протяженіемъ около 13—14 верстъ. для прохода повозки и даже арбы необходима болѣе серьезная разработка, а также помощь на подъемахъ и спускахъ.

Источникъ: Ѳ. Грязновъ. Военный обзоръ передового театра въ Азіятской Турціи. Часть II, изд. 1897 года. стр. 289 и 290.

---

79 От **Патноса** имѣется колесная дорога, через перевал Аги или Добалу-гядук, в Арджешскую долину и на с. **Арджеш.**

От **Патноса** до **Арджеша** этим направленіем около 51—52 верст.

Эта дорога является главной магистральной линіей, связывающей весь район (Ван) с Эрзерумом: караванное сообщеніе по ней не прекращается в теченіе круглаго года.

Источники: Ѳ. Грязнов. Военный обзор передового театра в Азіятской Турціи. Часть II, изд. 1897 г, стр. 289

В. Т. Маевскій. Военно-статистическое описаніе Ванскаго и Битлисскаго вилайетов. Изданіе 1904 г., стр. 176.

---

80 Дорога из **Битлиса** до **Вана** сначала совпадает с шоссе из Битлиса в Муш, затѣм хорошая грунтовая дорога до с. Уртаба проходит по возвышенному плато Рахва; далѣе дорога, идя по берегу Ванскаго озера, раздваивается: одна из них идет внизу по берегу, другая же выше, по скату. Обѣ эти дороги санныя (жители всего Карч-

кана, промышляя лѣсомъ, принуждены свозить большія тяжести съ вершинъ къ берегу озера на саняхъ съ деревянными полозьями, которые, благодаря крутизнѣ скатовъ, скользятъ по землѣ и камнямъ, какъ по снѣгу), при чемъ нижняя хотя и болѣе каменистая дорога для арбъ удобнѣе. Отъ Ханъ-Альмали до Паша-Альмали санная дорога проходитъ по берегу озера, она доступна для артиллеріи. Далѣе дорога круто поднимается на гребень и на этомъ короткомъ 2-хъ верстномъ участкѣ она очень плоха и для прохода артиллеріи потребуется разработка. Спустившись съ гребня, дорога—хорошая колесная (искусственная) подходитъ вновь къ берегу озера, направляясь такъ до залива, у котораго расположено селеніе Сорбъ; около послѣдняго дорога проведена зигзагами на вершину холма и здѣсь она арбная. Затѣмъ дорога—хорошая грунтовая идетъ до селенія Киндранцъ.

Отъ с. Киндранца—тяжелая арбная дорога направляется черезъ очень крутой перевалъ Демирджи-гядукъ (1980 метр.) въ долину и затѣмъ вновь поднимается на перевалъ Пеллу (2000 метр.), спустившись съ котораго проходитъ сѣвернѣе с. Пеллу (1820 метр.) и

поднимается вновь на перевалъ Кускумъ-кранъ (2140 метр.). Отъ Кускумъ-кранскаго перевала дорога спускается зигзагами по вновь проложенной грунтовой дорогѣ вполнѣ доступной для артиллеріи; затѣмъ искусственная дорога, обращенная мѣстами въ шоссе, идетъ по берегу озера по равнинной мѣстности и вполнѣ хорошая для экипажей сплошь до г. Вана, за исключеніемъ участка къ западу отъ с. Востана, гдѣ дорога проходитъ по холмамъ.

Такимъ образомъ, описываемая аробная дорога потребуетъ исправленія и помощи людей при движеніи артиллеріи на 3-хъ участкахъ: 1) Отъ Уртаба до Ханъ-Альмали; 2) къ востоку отъ Паша-Альмали на разстояніи 2-хъ верстъ и 3) между Киндранцемъ и Кускумъ-Краномъ.

Примѣчаніе: По описанію дороги «въ Сводѣ маршрутовъ по Азіятской Турціи, А. И. Гиппіуса, изд. 1892 г., стр. 62 и 63».

Отъ **Битлиса** до Тадвана 23$^{3}/_{4}$ вер. шоссе, подъ конецъ колесной дороги.

Отъ Тадвана до пункта противъ селенія Тахмянесъ 82 версты вьючныхъ съ аробными участками.

Далѣе до монастыря Ахтамаръ $16^{3}/_{4}$ вер. аробной дороги.

Отъ Ахтамара до Вана 55 вер. аробной съ разработкой.

Итого $177^{1}/_{2}$ верстъ.

Бивачныя мѣста. 1) Ванская равнина. 2) Ангель (вѣроятно Ангевъ)—тѣсное 3) противъ селенія Востанъ (тѣсное). 4) Монастырь Ахтамаръ (тѣсное). 5) Гюлли. 6) Тадванъ. 7) На тройномъ водоразделѣ (бассейновъ Ванскаго озера, Мурадъ-чая и Тигра) 8) Битлисъ (тѣсное).

Важные пункты и позиціи: 1) Ванская равнина. 2) Небольшихъ позицій (на полкъ и меньше) много на всемъ пути на поперечныхъ отрогахъ (спускающихся къ берегу Ванскаго озера). 3) Тадванъ—узелъ путей. 4) Битлисъ, одинъ изъ важныхъ политическихъ центровъ Курдистана; важенъ какъ лежащій на единственномъ выходѣ изъ Мушской равнины и котловины Ванскаго озера въ Сеертъ, а оттуда въ Діарбекиръ и въ Багдадъ.

Источники: Донесеніе отъ 10 Декабря 1907 г., № 117 Вице консула Термена.

Сводъ маршрутовъ по Азіятской Турціи, А. И. Гиппіусъ. Изд. 1892 г., стр 62 и 63.

№№ по порядку.	Наименованіе пунктовъ, черезъ которые проходитъ дорога. Пункты, гдѣ мѣняется родъ дороги; краткая характеристика проходимости дороги. Бивачныя мѣста. Важные пункты и позиціи.

XII. Дороги черезъ хребетъ Алла-дагъ.

81 На сѣдловинѣ между вершиною г. Тандурека и началомъ хребта Алла-дага двѣ почти параллельныя тропинки, расходящіяся на разстояніе 4 — 5 верстъ одна отъ другой; изъ селенія Тутака въ ур. Тулжа и далѣе: одна тропа на Сосхунское плато, другая — на равнину Бергри. Разработка этихъ тропинокъ для аробнаго сообщенія не представляетъ особыхъ затрудненій.

Примѣчаніе: Начиная съ средины октября и почти до средины мая всякое сообщеніе черезъ Алла-дагъ совершенно прекращается.

Источники: В. Т. Маевскій. Военно-статистическое описаніе Ванскаго и Битлисскаго вилайетовъ. Изд. 1904 г., стр. 19, 23, 25 и карта (В. Маевскаго) 20 вер. въ дм.

82 Изъ селеній Молакара, Зейналъ, Горанъ, Джанакызъ (на сѣверной сторонѣ хребта) къ ур. Туджа (на южной сторонѣ) вьючныя тропы, начинающіяся отъ указанныхъ селеній, сходятся въ верховьяхъ р. Туджа-су.

Примѣчаніе: Начиная съ средины октября и почти до средины мая всякое сообщеніе черезъ хребетъ Алла-дагъ прекращается.

Источники: В. Т. Маевскій. Военно-статистическое описаніе Ванскаго и Битлисскаго вилайетовъ. Изд. 1904 г., стр. 23, 24, 25 и карта (В. Маевскаго) 20 вер въ дм.

---

83 Тропа в сточнѣе вершины Кочбаши (Канесепи) изъ сел. Улукентъ (на сѣверной сторонѣ) къ сел. Шоръ (на южной сторонѣ). Кратчайшій путь между Діадиномъ и Арджешемъ, но довольно трудный.

Тропа по западную сторону вершины Кочбаши, по ущелью главнаго истока Ефрата, въ с. Шоръ (въ верховьяхъ р. Зиланъ-су). Вьючное сообщеніе возможно, но въ одномъ, двухъ мѣстахъ тяжелые вьюки, можетъ быть, придется развьючивать.

Примѣчаніе: Начиная съ средины октября и почти до средины мая всякое сообщеніе черезъ хребетъ Алла-дагъ прекращается.

Источники: В. Т. Маевскій. Военно-статистическое описаніе Ванскаго и Битлисскаго вилайетовъ. Изд. 1904 г., стр. 24, 25 и карта (В. Маевскаго) 20 вер. въ дюймѣ.

---

84 Изъ **Патноса** въ Сулейманъ-Гюмбетъ и далѣе черезъ Масакъ въ **Каракилису.**

Тропа, по которой, при небольшой разработкѣ, пройдутъ арбы.

Источники: В. Т. Маевскій. Военно-статистическое описаніе Ванскаго и Битлисскаго вилайетовъ. Издан. 1904 года, стр. 24 и карта (В. Маевскаго) 20 вер. въ дюймѣ.

---

85 Отъ **Арджеша** на сел. Сосхунъ, Пай и далѣе на уроч. Туджу, мимо небольшого озера Хедирматашъ, къ селенію Базидъ-ага (на равнинѣ Абаги).

Отъ Арджеша до Пая—аробная дорога, далѣе же тропа.

Источники: В. Т. Маевскій. Военно-статистическое описаніе Ванскаго и Битлисскаго вилайетовъ. Издан. 1904 года, стр. 25 и карта (В. Маевскаго) 20 вер. въ дюймѣ.

№№ по порядку.	Наименованіе пунктовъ, черезъ которые проходитъ дорога. Пункты гдѣ мѣняется родъ дороги; краткая характеристика проходимости дороги. Бивачныя мѣста. Важные пункты и позиціи.

XIII. Дороги изъ Битлиса въ Діарбекиръ.

86 **Битлисъ** 5475 фут.—вдоль праваго берега р. Битлисъ-чай: $2^1/_2$ сел. Ямъ, $3^1/_3$ слѣва каменный старинный мостъ черезъ Битлисъ-чай въ видѣ высокой и крутой арки; отъ него тропа вдоль лѣваго берега рѣки (старая дорога на Сеертъ) — 5 справа въ $^1/_2$ вер. отъ шоссе въ лощинѣ сел. Темичуръ, долина дальше представляетъ узкое, из илистое ущелье съ крутыми, мѣстами отвѣсными, скалами по сторонамъ—7 небольшой тоннель и спускъ по дну ущелья —$10^1/_2$ справа у дороги развалины хана; $18^1/_3$ каменный мостъ черезъ лощину, справа развалины хана—$21^1/_4$ каменный мостъ —$21^3/_4$ справа мельница—$23^1/_4$ слѣва черезъ Битлисъ-чай переброшенъ деревянный

мостъ на каменныхъ устояхъ, отъ него вдоль рѣки надъ лѣвымъ берегомъ идетъ старая дорога—24½ слѣва за Битлисъ-чай на старой дорогѣ большой ханъ—26¼ слѣва, внизу старый каменный мостъ черезъ Битлисъ-чай, черезъ который отходитъ тропа на сел. Зевьясоръ—28¼ по лѣвую сторону ущелья, на террасѣ видно курдское селеніе Биджанъ—30½ тропа слѣдуетъ узкимъ (аршина въ два шириной карнизомъ въ крутомъ скатѣ ущелья—30¾ с. Ханъ-Рисъ—32¼ дугою вправо дорога переходитъ лощину съ ручьемъ—35½ дугою влѣво тропа обходитъ скалистый высокій выступъ—37¼ сел. Анкасыръ—41¼ каменный мостъ черезъ правый притокъ Битлисъ-чай—42 спускъ по лощинѣ зигзагами ко дну ущелья Битлисъ-чая—42¾ бродъ черезъ притокъ р. Битлисъ-чай—44 конецъ ущелья, слѣва съ юго-востока впадаетъ широкая лощина съ рѣкой, здѣсь-же развалины двухъ старинныхъ каменныхъ, арочныхъ мостовъ, одинъ черезъ Битлисъ-чай, другой черезъ его лѣвый притокъ—49¼ долина снова суживается и обращается въ скалистое ущелье—53¾ тропа покидаетъ долину Битлисъ-чая и, повернувъ вправо на сѣверо-

западъ, слѣдуетъ вверхъ вдоль лѣваго склона долины праваго притока Битлисъ-чая, дорога переходитъ въ бродъ на правый берегъ рѣки, рядомъ со старымъ полуразрушеннымъ мостомъ—$56^1/_2$ сел. Зіаретъ-Бейсъ-Эль Караніе—$58^1/_4$ вдоль небольшого ручья—$61^1/_2$ справа тянется хребетъ съ сел. Келотъ—$64^1/_4$ слѣва въ 1—$1^1/_2$ верст. на скалистой горѣ развалины старинной крѣпости Сульхумъ-кале—$64^1/_2$ тропа выходитъ ко дну ущелья Битлисъ-чая, къ его правому берегу—$64^1/_2$ с. Сельхъ—$67^3/_4$ переходъ въ бродъ (30 ш. ширины и $1^1/_2$ фут. глубины) на лѣвый берегъ Битлисъ-чая—$68^1/_2$ справа на горѣ отдѣльный домикъ —70 слѣва въ 1 вер. на горѣ расположено селеніе съ высокой башней на скалѣ—$71^1/_2$ справа въ $^1/_2$ вер. селеніе съ башней—$72^1/_2$ переходъ черезъ глубокую лощину съ ручьемъ, слѣва въ 1 вер. сел. Мадатъ—$76^3/_4$ сел. Эрбинъ—$79^1/_4$ справа въ 1 вер. сел. Халджузе—$80^1/_4$ сел. Тезе—$80^1/_2$ слѣва въ 2 вер. сел. Гувдену—$82^3/_4$ тропа круто спускается на дно долины р. Гюзель-Дарья-су (бродъ 40 ш. ширины и $1^1/_2$ фут. глуб., въ половодье значительно глубже), на лѣвомъ берегу сел. Сырпыръ, справа съ запада подходитъ

дорога изъ г. Зока, сопровождаемая телеграфомъ, бродъ на рѣкѣ—83 мимо сел. Бонисъ—$89^3/_4$ дорога выходитъ на Сеертскую равнину —$91^1/_2$ справа у дороги зіаретъ (могила святого) съ большимъ развѣсистымъ деревомъ, дорога раздваивается, но обѣ ведутъ въ Сеертъ—$92^1/_2$ **Сеертъ** (900 метр.).

Отъ **Битлиса** до Зіарета $56^1/_2$ вер. шоссе, которое во многихъ мѣстахъ врѣзано въ скалы, при чемъ ширина его равна всего 3—4 шагамъ, а мѣстами еще уже; въ общемъ дорога годна для прохода артиллеріи, но только послѣ исправленій.

Отъ Зіарета до брода на р. Гюзель-дарья-су $26^1/_4$ вер. тропы не разработанной, мало наѣзженной и грязной. Правильное колесное движеніе невозможно. Орудія полевой артиллеріи протащить можно, но съ большимъ трудомъ.

Отъ брода на р. Гюзель-дарья-су до **Сеерта** $9^3/_4$ вер. отличнаго шоссе

Итого $92^1/_2$ вер.

Бивачныя мѣста. 1) Битлисъ. 2) На террасѣ на $26^1/_4$ верстѣ пути. 3) На берегахъ р. Битлисъ чай, у сел. Сельхъ. 4) На рав-

нинѣ, возлѣ города Сеерта большой отрядъ бивакомъ располагать нельзя изъ за недостатка воды.

Подножный кормъ встрѣчается на пологихъ склонахъ и въ долинахъ рѣкъ; топливомъ могутъ служить мелкій лѣсъ и кусты на горахъ ущелья Битлисъ-чая.

Важные пункты. 1) Битлисъ, узелъ путей. 2) Сеертъ, узелъ путей.

Вообще дорога допускаетъ на всемъ протяженіи движеніе пѣхоты, конницы, горной артиллеріи и вьючнаго обоза.

Источники: Отчетъ о поѣздкѣ по Азіятской Турціи подполк. Томилова 1904 года; изд. 1907 г., маршрутъ № 2.

Донесеніе Вице-Консула Термена отъ 10-го декабря 1907 г, № 117.

---

87 **Сеертъ** на плато 3560 фут.—$6^1/_4$ начало разработаннаго спуска Хатыръ-іолъ ко дну ущелья р. Ботанъ-су или Восточнаго Тигра —10 конецъ этого спуска 2395 фут.—внизъ по правому берегу р. Ботанъ-су на днѣ глубокаго ущелья—$18^3/_4$ старинная каменоломня —19 пунктъ развѣтвленія дорогъ—$19^1/_4$ небольшой подъемъ на холмистый правый берегъ лощины р. Ботанъ-су—$23^3/_4$ Дергалибъ

—$25^1/_2$ мостъ Рашанъ-кепрю на правомъ притокѣ Ботанъ-су (каменный, длиною 150 шаг., шириной 8 шаг. крутой—14^0, вымощенъ булыжникомъ)—$31^1/_4$ Кемиври—$34^1/_4$ Гозикъ—$36^1/_4$ Тиль у пункта сліянія р. р. Ботанъ-су и Тигра — вверхъ по лѣвому берегу долины Тигра: 48 Хын укъ—$51^3/_4$ незначительный перевалъ—спускъ въ долину р Арзенъ-су: $58^3/_4$ **Редванъ** 1900 фут.

От **Сеерта** до начала спуска Хатыръ-іолъ $6^1/_4$ вер. колесной съ исправленіями дороги.

Далѣе до конца спуска Хатыръ-іолъ—$3^3/_4$ вер. разработанный, въ видѣ лѣстницы съ каменными, широкими и высокими ступенями вьючный спускъ.

Отъ конца спуска Хатыръ-іолъ до **Редвана** $48^3/_4$ вер. колесной съ разработкой дороги (по другимъ свѣдѣніямъ дорога—вьючная, попорченная и мѣстами тяжелая, но при разработкѣ легко можетъ быть обращена въ колесную).

Итого $58^3/_4$ верстъ.

Бивачныя мѣста. 1) Сеертъ (рѣка глубоко внизу, въ ущельѣ; въ городѣ водопроводъ). 2) Дергалибъ. 3) Тиль. 4) Редванъ.

За исключенiемъ Сеерта, всюду есть рѣчная вода, древесное топливо и подножный кормъ.

Важные пункты и позицiи. 1) Сеертъ административный центръ санджака. 2) Ущелье р. Ботанъ су. 3) Каменный мостъ Рашанъ-кепрю.

Источники: А. И. Гиппiусъ. Отчетъ по поѣздкѣ 1889 г., маршрутъ № 4; изд 1892 г.

Сводъ маршрутовъ по Азiятской Турцiи. А. И. Гиппiусъ. Изд. 1892 г., стр. 116 и 117.

Источникъ: Донесенiе Вице-консула Термена отъ 10 декабря 1907 года № 117.

---

88 **Редванъ** 1900 фут.—вверхъ по долинѣ р. Арзенъ-су: 5 Силахоръ—вверхъ по сухой лощинѣ — по невысокому водораздѣльному хребту: $17^1/_2$ Шимихъ и наивысшiй пунктъ на всемъ маршрутѣ 3044 фут.—внизъ по сухой долинѣ — 27 Кеверзу-суфла—29 Барсынъ—равнина Бешири-ова — 32 Зерджилъ—$33^3/_4$ Биледе — $36^3/_4$ Тильмисъ — 40 Эрми 2370 фут.—долина р. Батманъ-су — $51^1/_4$ бродъ на этой рѣкѣ 2106 фут.—53 Синанъ—Восточно-Дiарбекирская равнина—63 Салатъ-ула—$63^1/_2$ бродъ на р. Шахталисъ и конецъ этой

равнины—Западно-Діарбекирская равнина—81¼ Бисмиль—91½ мимо с. Амбарлу и конецъ этой равнины—113¼ Сатыкей—выходъ въ долину Тигра—123¼ бродъ на рѣкѣ Тигръ—123¾ **Діарбекиръ.**

Отъ **Редвана** до Шимиха 17½ вер. колесной дороги съ исправленіями.

Отъ Шимиха до Сатыкей 95¾ вер. колесной дороги, но съ бродомъ черезъ р. Батманъ су, разливающейся въ половодье въ пунктѣ встрѣчи съ маршрутомъ до 3 верстъ; въ мелководье бродъ легкій.

На слѣдующихъ—7½ вер. вьючная, но въ рыхломъ грунтѣ, легко допускающемъ разработку.

Далѣе до **Діарбекира** 3 вер. колесной дороги, но съ бродомъ черезъ р. Тигръ; въ мелководье бродъ легкій, ниже по рѣкѣ существуетъ постоянный мостъ черезъ р. Тигръ.

Итого 123¾ версты.

Бивачныя мѣста. 1) Редванъ (вода, подножный кормъ и поблизости топливо). 2) Въ равнинѣ Бешири-ова (вода лишь въ рѣдкихъ колодцахъ и то плохая). 3) Въ Восточно-

Діарбекирской равнинѣ. 4) Бисмиль (вблизи рѣка, древеснаго топлива немного). 5) Діарбекиръ (имѣются вода, топливо, фуражъ).

Важные пункты и позиціи. 1) Бродъ на р. Батманъ-су, разливающейся въ половодье до 3 верстъ. 2) Бродъ на р. Тигръ въ мелководье легкій. 3) Діарбекиръ, административный центръ вилайета и узелъ путей, обнесенъ старинной крѣпостной оградой.

Источники: А. И. Гиппіусъ. Отчетъ по поѣздкѣ 1889 г., маршрутъ № 5, изд. 1892 года.

Сводъ маршрутовъ по Азіятской Турціи. А. И. Гиппіусъ. Изд. 1892 г., стр. 114 и 115.

---

89 Отъ **Діарбекира** до Міафаркина дорога проходитъ все время по равнинѣ, и то поднимается на невысокіе холмы, то вновь спускается къ незначительнымъ рѣчкамъ, проходимымъ въ бродъ. Дорога все время грунтовая и проходимая для аробъ и артиллеріи, для послѣдней въ нѣкоторыхъ мѣстахъ при помощи людей. Между Діарбекиромъ и Міафаркиномъ предполагается постройка шоссе и часть его верстъ на 13 къ западу отъ Міафаркина уже проложено: шоссе это вполнѣ хорошее, но мостовъ не имѣется. Отъ Міафар-

кина до Зока дорога слѣдуетъ вдоль известковыхъ предгорій до моста черезъ Батманъ-су. Мостъ—сооруженіе прежнихъ временъ длиною до 300 шаг.. Дорога отъ Міафаркина до Зока грунтовая, доступная для аробъ и артиллеріи, въ нѣкоторыхъ мѣстахъ съ помощью людей. Отъ Міафаркина до моста проложено шоссе, но оно настолько неблагоустроенно, что пользоваться имъ въ сырое время года совершенно невозможно, не только арбамъ, но даже и вьючнымъ лошадямъ, и грунтовая дорога, проходящая рядомъ съ шоссе, несравненно лучше. Отъ Зока до Зіарета дорога вступаетъ въ предгорье, дорога грунтовая, но проложена искусственно, артиллерія пройдетъ лишь съ трудомъ при помощи людей.

Источникъ: Донесеніе Вице-Консула Термена, отъ 10-го декабря 1907 г. № 117.

№№ по порядку.	Наименованіе пунктовъ, черезъ которые проходитъ дорога. Пункты, гдѣ мѣняется родъ дороги; краткая характеристика проходимости дороги. Бивачныя мѣста. Важные пункты и позиціи.

XIV. Пути въ Харпутъ.

90 **Харпутъ**—Харпутская равнина около 3500 фут. —24 Абусинъ—33 ханъ и конецъ Харпутской равнины—$42^1/_2$ Гаукъ—45 переправа на паромѣ черезъ Мурадъ-чай на правый берегъ рѣки—равнина Палуова—$46^1/_2$ Гюлюшгеръ—53 мимо с. Еникей и конецъ равнины Палу-ова—по южной окраинѣ равнины Секратъ-ова—$67^1/_2$ Палу—77 Хошматъ—вверхъ по лѣвому берегу р. Куру-чай—$102^1/_2$ Теке—$114^1/_2$ перевалъ 7265 фут. на хребтѣ Куръ-дагъ—внизъ по лощинѣ р. Дереи-таль—$120^1/_2$ мимо с. Куръ—$138^3/_4$ Чевликъ—равнина Чабахчуръ 4200 фут.—$146^1/_4$ мимо с. Сымсоръ—вверхъ по р. Давуданъ-су—160 мимо с. Давуданъ—перевалъ 5650 фут.—$182^3/_4$ урочище Эшакъ-майданъ—равнина Богланъ-чаиръ 4600 фут.—$199^1/_2$ Богланъ—

$206^1/_4$ Кыварсъ—214 перевалъ 7380 фут., не доходя до монастыря Сурпъ-Карапетъ—$216^1/_4$ монастырь Сурпъ-Карапетъ—Мушская равнина—225 Шахланъ—230 бродъ на Мурадъ-чаѣ (4576 фут.)—$248^3/_4$ **Мушъ.**

Отъ **Харпута** до пункта за $4^1/_4$ вер. не доходя до сел. Гаукъ $38^1/_4$ вер. колесной дороги.

Затѣмъ до переправы черезъ Мурадъ-чай $6^3/_4$ вер. вьючной дороги съ небольшими аробными участками.

Отъ переправы черезъ Мурадъ-чай до Палу $22^1/_2$ вер. колесной дороги.

Отъ Палу до Теке 35 вер аробной дороги съ исправленіями, мѣстами даже съ разработкой.

Отъ Теке до пункта за $7^1/_4$ вер. не доходя до с. Чевликъ 29 вер. вьючной дороги, впрочемъ не трудной.

Затѣмъ до перевала далѣе верховьевъ р. Давуданъ-су $43^1/_4$ вер. колесной дороги съ разработкой.

До перевала, не доходя до мон. Сурпъ-Карапетъ—$39^1/_2$ вер. аробной дороги съ разработкой.

От мон. Сурпъ-Карапетъ до **Муша** $34\frac{1}{2}$ вер. колесной дороги.

Итого 248¾ верстъ.

Бивачныя мѣста. 1) Въ Харпутской равнинѣ. 2) Въ равнинѣ Палу-ова (имѣются вода и подножный кормъ, топлива мало). 3) Въ равнинѣ Секратъ-ова (нѣсколько въ сторонѣ отъ дороги), имѣются вода, подножный кормъ, топлива мало. 4) Въ равнинѣ Чабахчуръ, близъ с. Чевликъ (имѣются вода, топливо, въ горахъ подножный кормъ). 5) У с. Давуданъ на бригаду и больше, (имѣются топливо и подножный кормъ), неудобство—бивакъ въ узкой лощинѣ. 6) Въ равнинѣ Богланъ-чаиръ, имѣются вода (лѣтомъ вода имѣетъ небольшой посторонній запахъ), подножный кормъ, топливо. 7) Монастырь Сурпъ-Карапетъ на 2 полка, (имѣются хорошая вода, подножный кормъ и топливо). 8) Въ Мушской равнинѣ.

Харпутская и Мушская равнины густо населены, имѣются вода, зерновой фуражъ, хорошее сѣно (юнжа), топлива достаточно; много скота.

Важные пункты и позиціи. 1) Харпутъ административный центръ вилайета, одинъ изъ главныхъ политическихъ центровъ Курдистана и важный узелъ путей. 2) Близъ хана позиція фронтомъ на западъ и протяженіемъ на дивизію; позиція эта запираетъ выходъ изъ Харпутской равнины на востокъ. Недостатокъ позиціи — командующія на обоихъ флангахъ высоты. 3) У с. Гаукъ позиція фронтомъ на востокъ, протяженіемъ на 2—3 полка, защищаетъ входъ въ Харпутскую равнину съ востока. Условія обезпеченности фланговъ тѣ-же, какъ и на позиціи у хана. 4) Ущелье Мурадъ-чая разъединяющее равнины Харпутскую и Палу-ова. 5) Переправа черезъ р. Мурадъ-чай на паромѣ. Ширина рѣки 120 шаг., глубина 7 фут., теченіе среднее, паромъ на веслахъ, въ немъ помѣщается 6 навьюченныхъ лошадей. 6)Палу—узелъ путей. 7) Позиція близъ с. Чевликъ, фронтомъ на востокъ, при выходѣ въ равнину Чабахчуръ, протяженіемъ нѣсколько меньше, нежели у сел. Гаукъ. 8) Позиція при выходѣ въ долину р. Масала-дере, фронтомъ на востокъ, протяженіемъ приблизительно на полкъ. 9) Позиція на перевалѣ, не доходя до монаст.

Сурпъ-Карапетъ, фронтомъ на обѣ стороны, протяженіемъ приблизительно на дивизію. 10) Мон. Сурпъ-Карапетъ, узелъ путей. 11) Мушъ, одинъ изъ главныхъ политическихъ центровъ Курдистана.

Источники: А. И. Гиппіусъ. Отчетъ по поѣздкѣ 1889 года. Изд. 1892 г., маршрутъ № 7.

Сводъ маршрутовъ по Азіятской Турціи. А. И. Гиппіусъ. Изд. 1892 г., стр. 68 и 69.

---

91 С. **Веранъ-шеиръ**—бродъ на р. Пери-су —с. Чатахъ—$3^1/_2$ Нижн. Шарыкъ (Ашаги-Шорюхъ)—7 перевалъ Бояханъ-гедикъ—мимо с. Іонджалу (Янджалу)—спускъ въ равнину Гойнукъ—мимо с. с. Ганишатъ и Ганирешъ—по правому берегу праваго притока р. Гойнукъ-су, а далѣе и самой рѣки—$16^1/_2$ Гелянъ —$34^1/_2$ Сагнисъ (Сукызъ) западнѣе пути—$36^1/_2$ Огнутъ—48 Хеиръ-бель—56 бродъ на р. Гойнукъ-су (въ низкую воду глубина его до стремени, ширина около 10 саж., весною глубина до подпруги, ширина 45—50 саж., теченіе стремительное, необходимъ мостъ)—влѣво горячіе минеральн. источники—60 Амамъ (Хумамъ)—мимо с. с. Туерякъ, Чанъ (Чани)—70 равнина Чабахчуръ, бродъ черезъ

р. Куру чай—Сивсоръ—мимо сел. Симони—78 Чифтликъ (Чевликъ или Чавликъ)—мимо с. с. Дере-заза (Дарезоа), Тепелахъ (Тополакъ), Агмитахъ (Ахмтахъ или Армитахъ), Юсуфъ-гондъ (Юсуфъ-багнъ)—95 с. Куръ—106 Теке—с. Геля или Нижн. Говланъ—111 Мензакъ—121 Димирчи—127 Хошматъ—135½ **Палу.**

Отъ с. **Веранъ-шеиръ** до с. Геляна 16½ вер. колесной съ аробными участками дороги.

Отъ с. Геляна до с. Чевликъ 61½ вер. аробной дороги съ разработкой.

Отъ с. Чевликъ до с. Куръ—17 вер. вьючной дороги, мѣстами очень трудной.

Далѣе до Димирчи—26 вер. вьючной дороги.

Отъ Димирчи до **Палу**—14½ вер. аробной дороги.

Итого 135½ верстъ.

Бивачныя мѣста. 1) Нижн. Шарыкъ (бивакъ, вслѣдствіе пересѣченной мѣстности потребуетъ разбросаннаго расположенія частей). 2) Въ 3-хъ вер. послѣ с. Геляна (воды и

пастбищъ достаточно). 3) Сагнисъ (вода, луга и топливо въ изобиліи). 4) Хеиръ-бель (вода, луга и топливо въ изобиліи). 5) Амамъ (вода, луга и топливо въ изобиліи) 6) Близъ с. Чифтликъ, нѣсколько неудобенъ по характеру рельефа. 7) С. Куръ, неудобенъ въ тактическомъ отношеніи, но удобенъ въ хозяйственномъ (имѣются вода, пастбища и топливо). 8) (О мѣстности близъ с. Мензакъ свѣдѣній не имѣется). 9) Палу (вблизи неудобно, лучше въ разстояніи ½ часа отъ города, близъ селен. Секратъ).

Источники: А. М. Колюбакинъ. Матеріалы для военно-статистическаго обозрѣнія Азіятской Турціи. Т. IV, изд. 1891 г., маршрутъ № 6.

Сводъ маршрутовъ по Азіятской Турціи. А. И. Гиппіусъ. Изд. 1892 г., стр. 72 и 73.

Связь со слѣдующей № 93 дорогой.

92 **Куръ**—перевалъ черезъ хребетъ Куръ-дагъ—14½ **Аху**.

Отъ **Кура** до **Аху**—14½ вер. трудной вьючной дороги.

Итого 14½ верстъ.

Бивачныя мѣста. 1) Куръ—неудобенъ въ тактическомъ отношеніи, но удобенъ въ хозяйственномъ (имѣются вода, топливо и пастбища). 2) У с. Аху, вода и луга въ изобиліи, топливо кустарникъ.

Важный пунктъ—перевалъ черезъ хребетъ Куръ-дагъ.

Источники: А. М. Колюбакинъ Матеріалы для военно-статистическаго обозрѣнія Азіятской Турціи. Т. IV, изд. 1891 г., маршрутъ № 6.

Сводъ маршрутовъ по Азіятской Турціи. А И. Гиппіусъ. Изд 1892 г., стр. 72 и 73.

Примѣчаніе. 5-ти вер. карта не соотвѣтствуетъ настоящему описанію дороги, а потому послѣдняя на схемѣ проведена приблизительно.

---

93 **Пармаксизъ**—спускъ дороги съ высотъ лѣваго берега ущелья р. Пармаксизъ-су въ лощину ручья Холангъ и бродъ черезъ последній (весною бродъ проходимъ только для всадниковъ)—5 мимо с. Холангъ—7 бродъ черезъ небольшой ручей—9 легкій подъемъ на плато —10 спускъ по узкой лощинѣ—11 дорога

выходитъ лощиною въ долину ручья Башкей, слѣдуя лѣвымъ (восточнымъ) берегомъ—11/4 мимо сел. Эрзани (Арзани)—13½ Башкей—17½ дорога, входя въ ущелье, подходитъ къ рѣчкѣ и слѣдуетъ лѣвымъ берегомъ ея—18½ Молла-Омеръ (М. Омаръ — 21 длинный (15 мин.) мѣстами каменистый и крутой подъемъ—22½ плато—24 спускъ въ глубокую лощину—25¾ подъемъ изъ лощины на плато—27 начало спуска въ долину рѣки Пери-су—29 бродъ черезъ рѣку Пери-су (въ обыкновенную воду 2 фут. глубины и 4 саж. ширины, весною 3-4 фут глубины и 12 саж. ширины, теченіе стремительное, въ продолженіе 3—4 недѣль будетъ непроходимъ для войскъ). Въ 5-ти минутахъ выше брода мостъ старинной постройки, мостъ не надеженъ, только пѣшеходный. Послѣ брода пунктъ соединенія съ дорогой, идущей долиною Пери-су отъ сел. Чифтликъ—32½ мимо сел. Личекъ (Личка)—лощиною рѣки Мезелипире—40½ крутой и каменистый подъемъ 2 версты—42½ перевалъ—49½ Фырсагоръ—51¼ плато Узунъ-базаръ—мимо сел. Балуджанъ, Кярашенъ—53 Узунъ-базаръ—54¾ спускъ съ плато крутой и каменистый (длина

150—175 с.)—$58^{1}/_{2}$ перевалъ—длинный (3 вер.) спускъ—$61^{3}/_{4}$ бродъ (дно вязкое)—$63^{1}/_{2}$ перевалъ—$66^{1}/_{2}$ мимо с. Азнаферъ, бродъ черезъ ручей—70 бродъ черезъ ручей—$70^{1}/_{2}$ мимо с. Чирме—$71^{3}/_{4}$ длинный, крутой и каменистый спускъ—$72^{1}/_{2}$ Козлу (на днѣ впадины)—длинный, около $2^{1}/_{2}$ вер. подъемъ на высоты—$76^{1}/_{2}$ развалины селенія вправо, въ котловинѣ—79 спускъ съ плоской возвышенности около $1^{1}/_{2}$ вер. длины—80 мимо с.с. Башкей, Кара-пунаръ (Гырба-пунаръ), Хырбзунъ (Хырба узунъ), Хараплу, Хошъ-каръ—86 бродъ черезъ ручей, ханъ Хаджи-сулейманъ—87 подъемъ на поперечную гряду—$87^{1}/_{2}$ перевалъ—89 мимо с. Гелянъ—92 сел. Шохъ—94 мимо с.с. Хорхъ, Узунъ-ховатъ, Мирзаджухъ—98 перевалъ въ виду с. Комахъ—$99^{1}/_{2}$ переходъ черезъ оврагъ, мимо сел. Ишкдаръ или Хышикдеръ—$100^{3}/_{4}$ мимо сел. Огуръ-ова—102 горный проходъ Харыкъ-цоръгедикъ—$105^{1}/_{2}$ мимо с.с. Гумыкъ или Хумикъ, Кизылъ пунаръ—$113^{3}/_{4}$ спускъ (длина 3 вер.) къ с. Оху—117 сел. Оху—подъемъ—121 переходъ на высотѣ селенія Гырбо-Мызре крутого и каменистаго оврага—$123^{1}/_{4}$ мимо с. Тркіанъ—126 переходъ черезъ ручей Бах-

чеджанъ-су съ вязкимъ дномъ, мимо с с. Бахчеджанъ (Бахджаджухъ или Бахчеджикъ), Іениджа (Енидажа), Каласуръ—$127\frac{1}{2}$ дорога вступаетъ въ небольшой горный проходъ между равниною Оху и долиною Буланыха —132 спускъ въ долину Буланыха—мимо с. с. Верх. Лоханъ и В. и Н. Курукань—137 мимо с. с. Нижн. Лоханъ, Хучи—140 бродъ на рѣкѣ—143 переходъ черезъ ручей—$145\frac{1}{2}$ Хошматъ—$153\frac{3}{4}$ **Палу.**

Отъ **Пармаксиза** до начала спуска въ тѣснину р. Пери-су 27 вер. колесной дороги съ разработкой, грунтъ преимущественно суглинокъ.

Затѣмъ до с. Фырсагоръ $22\frac{1}{2}$ вер. вьючной дороги.

Отъ с. Фырсагоръ до начала горнаго прохода Харыкъ-цоръ-гедикъ — $52\frac{1}{2}$ верст. плохой аробной дороги съ разработкой.

Далѣе до с. Оху—15 вер. колесной дороги (въ сухое время года) съ аробными участками.

Отъ с. Оху до г. **Палу** $36^3/_4$ вер. колесной дороги (въ сухое время года) съ разработкой.

Итого $153^3/_4$ версты.

Бивачныя мѣста. 1) Пармаксизъ. 2) У с. Холангъ (воды мало для большого числа лошадей). 3) У с. Башкей. 4) У с. Моллаомеръ. топлива не имѣется. 5) Въ долинѣ р. Пери-су—у с. Личекъ и между ручьями Мезали-пире — Пальтекенъ, однако размѣры долины вынуждаютъ къ расположенію разбросанному и вытянутому вдоль по дну ея, второй пунктъ удобнѣе—тамъ могутъ быть поставлены безъ особыхъ неудобствъ 15—20 батал.. Вода, пастбища и топливо (крупный кустарникъ) въ изобиліи. 6) Плато Узунъ-базаръ. 7) Долина главнаго (лѣваго) истока рѣки Акъ-мезаръ-су. 8) Впадина у сел. Козлу. 9) долина Хошъ-кара. Во всѣхъ №№ 6—9 пунктахъ вода и пастбища въ изобиліи, растительное топливо есть или у самаго бивака, или въ 4—5 вер. отъ него. Бивакъ у Козлу неудобенъ въ тактическомъ отношеніи: а) тѣсенъ для большого числа войскъ—придется разбросать по склонамъ и б) расположеніе

въ глубокой впадинѣ съ крутыми выходами изъ нея можетъ быть опасно 10) Шохъ, вода, луга и топливо (кустарникъ) въ изобиліи. 11) Оху, вода и луга въ изобиліи, топливо—кустарникъ въ разстояніи 1 часа въ горахъ Шайріанъ-дага. 12) С. с. Нижн. Лоханъ и Хучъ, вода и пастбища въ изобиліи, топлива не имѣется. 13) Г. Палу (близъ самого города неудобно—вся часть равнины сплошь воздѣлана и покрыта цѣлою сѣтью оросительныхъ канавъ, лучше въ ½ часѣ отъ города близъ с. Сократъ). Вода въ колодцахъ не вполнѣ доброкачественная, почему часть населенія доставляетъ себѣ родниковую воду; вода въ Мурадъ-чаѣ не вполнѣ хорошаго качества въ періодъ таянія снѣговъ и во время сильныхъ дождей, топливо преимущественно кизякъ, пастбища въ нѣкоторомъ разстояніи отъ города.

Важные пункты и позиціи. 1) Пармаксизъ, узелъ путей. 2) Позиція послѣ с. Узунъ-базаръ, фронтомъ на югъ. 3) Опасный въ тактическомъ отношеніи участокъ пути между горнымъ проходомъ Харыкъ-цоръ-гедикъ и сел. Оху. 4) Г. Палу.

Примѣчаніе: 5-ти верстная карта мѣстами не соотвѣтствуетъ настоящему описанію дороги.

Источники: А. М. Колюбакинъ. Матеріалы для военно-статистическаго обозрѣнія Азіятской Турціи. Томъ IV, изд. 1891 г., маршрутъ № 1.

Сводъ маршрутовъ по Азіятской Турціи. А. И. Гиппіусъ. Изд. 1892 г, стр. 74 и 75.

---

94 **Пармаксизъ**—долина р. Холангъ-су—5 Холангъ—9 перевалъ въ видѣ плато—$11^1/_4$ узелъ двухъ путей въ Харпутъ: восточнаго на с. Личекъ и западнаго на сел. Мелиханъ —14 Башкей—$21^1/_4$ мимо с. Газъ—мимо сел. Шилиганъ (Шедлиханъ)—$24^3/_4$ Харабекъ—$31^1/_4$ переходъ черезъ глубокій оврагъ съ ручьемъ—длинный ($2^1/_2$ версты) спускъ въ долину Пери-су—$39^1/_4$ по долинѣ Хандрисъ-ова—40 Мелиханъ—$41^3/_4$ бродъ на р. Пери-су (въ обыкновенную воду $1^1/_2$—2 фут. глубиною, дно твердое, весною бродъ проходимъ кромѣ 3—4 недѣль, когда глубина брода доходитъ до 4 фут. и больше; ширина его тогда до $^1/_2$ версты, теченіе стремительное)—44 Арвисъ и начало подъема—51 перевалъ Кошмюръ-гедикъ черезъ хребетъ

Кошмюръ-дагъ—51$^1/_4$ начало длиннаго спуска въ ущелье Пери-су—60 Кошмюръ—63$^3/_4$ тѣснина Пери-су—66$^3/_4$ бродъ на р. Пери-су (въ низкую воду 2 фут. глубиною, на днѣ большіе камни, весною глубина доходитъ до 4—5 фут., теченіе стремительное, тогда переправа опасна даже для опытныхъ и смѣлыхъ всадниковъ), близъ брода остатокъ стариннаго моста Кешишъ-кепрю—67$^1/_2$ подъемъ (длиною 3$^3/_4$ вер.)—71$^1/_4$ перевалъ—73$^1/_2$ г. Кеги-касаба—79$^3/_4$ дорога спускается въ глубокій оврагъ р. Пери-су—мимо с. Ахпзутъ—81 бродъ на р. Пери-су (3 фут. глубиною, весною и во время сильныхъ дождей переправа войскъ совершенно невозможна)—85$^1/_4$ Темранъ—88$^1/_2$ переправа на р. Оroръ-су (весною бродъ будетъ труденъ), мимо сел. Ороръ, подъемъ—92 перевалъ—94$^1/_2$ бродъ черезъ рѣчку и начало подъема (3 версты длины)—99 спускъ въ лощину—101$^1/_4$ водяная мельница и бродъ черезъ ручей—103$^1/_4$ Кербосъ—бродъ на р. Чанъ—114 мимо сел. Чатахъ—116 водяная мельница въ боковомъ ущельи—въ рощѣ—116$^3/_4$ въ отвѣсномъ, глинистомъ скатѣ праваго берега ущелья—остатки пещернаго селенія—117$^1/_4$ бродъ черезъ ру-

чей—119 Ахъ-Пунаръ (Акъ-пунгаръ), крутой и каменистый подъемъ на возвышенность—$119^1/_4$ спускъ въ поперечный оврагъ съ ручьемъ—$119^3/_4$ бродъ черезъ ручей, подъемъ изъ оврага, переходъ черезъ гребень, потомъ черезъ два небольшихъ оврага, подъемъ на небольшой отрогъ и спускъ въ лощину—$123^1/_4$ мимо с. Хоранъ—$125^3/_4$ переправа на лѣвый берегъ р. Джабури-су—$128^1/_4$ спускъ съ отрога въ оврагъ р. Тапни су—130 бродъ черезъ р. Тапни су (правый притокъ р. Шайріанъ-чай) бродъ весною можетъ остановить движеніе—135 Тепекей—$136^1/_4$ длинный подъемъ (2 версты) каменистый и крутой на кряжъ Баглу-агачъ—138 перевалъ спускъ (длиною $3^1/_4$ вер.) въ лощину р. Цологанъ-су—143 мимо сел. Цологанъ—$147^1/$ бродъ черезъ ручей у с. Урехъ—$149^1/_4$ мимо сел. Харманшейхъ—$151^1/_4$ спускъ въ лощину р. Буланыхъ-чай и бродъ черезъ послѣднюю—долина р. Буланыхъ-чай—$156^1/_4$ спускъ въ долину Пери-су—158 бродъ черезъ р. Пери-су (25 саж. ширины и 3 фут. глубины въ низкую воду, весною 2—$2^1/_2$ мѣсяца онъ трудно проходимъ, а на 20—25 дней и совсѣмъ закрывается даже для всадниковъ)—$158^3/_4$ ми-

мо с. Курекіанъ—$167^1/_4$ мимо с. Хуши—$168^1/_4$ Пахникъ—$171^1/_4$ г. Пери—бродъ на р. Пери-су, (какъ описанный выше)—$172^1/_4$ Дамирчи—$174^1/_4$ начало горнаго прохода Хазанъ-гедикъ черезъ Магара-дагъ—$175^1/_2$ перевалъ—$178^1/_4$ бродъ черезъ ручей Хазанъ-су (мелокъ въ низкую воду, но весною и во время сильныхъ дождей вздувается и можетъ затруднить движеніе); длинный (4 версты) и крутой подъемъ отъ брода на слѣдующій кряжъ—$182^1/_4$ перевалъ—$188^1/_4$ мимо с. Мызре (выс.), бродъ черезъ ручей—$189^1/_2$ Кянгярли—$196^1/_4$ Бестакъ—$197^1/_4$ переправа на лѣвый берегъ Мурадъ-чая—на паромѣ лодкѣ, вмѣстимостью 6 вьючныхъ лошадей или 8—9 верховыхъ съ ихъ всадниками, или 25 чел. пѣхоты или 1 орудіе съ 4 лошадьми и 6—8 челов., или 1 повозку съ нѣсколькими лошадьми; на нагрузку, переправу, выгрузку и возвращеніе пустой лодки обратно необходимо около 15 минутъ. для орудій и повозокъ необходимы мостики, ширина рѣки около 50 саж., наибольшая глубина 6 фут., брода нѣтъ; весною ширина рѣки до 150 саж. и на время 2—3 недѣли переправа закрывается. У с. Ахоръ бродъ на р. Мурадъ-чаѣ зигзагами—120 саж.

длины, наибольшая глубина въ низкую воду главнаго рукава въ 80 саженъ ширины — 3 фут., теченіе медленнѣе чѣмъ у Бестака, дно твердое; на переправу необходимо 7—8 мин., весною бродъ закрывается; здѣсь русло рѣки Мурадъ-чая раздѣляется на нѣсколько рукавовъ, образуя множество мелкихъ низменныхъ островковъ, ширина всего русла около 350 саж.. Въ тактическомъ отношеніи при наступленіи на Харпутъ эта переправа представляется самой удобной на участкѣ Палу—Пертакъ (исключая переправы у послѣдняго пункта, не изслѣдованнаго). Правый берегъ командуетъ здѣсь надъ низменнымъ лѣвымъ—199¼ сел. Элами—по сѣверной окраинѣ Харпутской равнины, носящей здѣсь названіе Улъ-ова—201 бродъ черезъ ручей, мимо сел. Крачъ (Храджъ-кей)—204 мимо сел. Хошъ—207 Мги—210¾ подъемъ на перевалъ—212 перевалъ—214½ перевалъ—216½ Хуссейникъ—подъемъ па Харпутскій хребетъ—218½ **Харпутъ.**

Отъ **Пармаксиза** до с. Арписъ 44 вер. колесной дороги съ разработкой.

Отъ с. Арнисъ до Кеги-касаба 29½ вер. вьючной дороги.

Отъ Кеги-касаба до Тепекей $61^{1}/_{2}$ вер. колесной съ вьючными участками дороги.

Отъ Тепекей до г. Пери $36^{1}/_{4}$ вер. аробной съ вьючными участками дороги.

Далѣе до переправы черезъ Мурадъ-чай 26 вер. вьючной дороги.

Отъ переправы черезъ Мурадъ-чай до **г. Харпута** $21^{1}/_{4}$ вер. колесной дороги.

Итого $218^{1}/_{2}$ верстъ.

Бивачныя мѣста. 1) Пармаксизъ. 2) У сел. Холангъ (мало воды для большого числа лошадей). 3) Сел. Башкей. 4) На высотѣ сел. Гавъ между нимъ и р. Харабекъ-су (вода и пастбища въ изобиліи, топлива мало). 5) Харабекъ. 6) Въ долинѣ р. Пери-су (вода и подножный кормъ въ изобиліи, топлива въ достаточномъ количествѣ). 7) У с. Мелиханъ (вода, пастбища и топливо въ изобиліи) 8) У с. Кошмюръ въ глубокомъ ущельи (неудобно въ тактическомъ отношеніи, вода и топливо въ изобиліи, луговъ мало). 9) У г. Кеги-касаба (имѣются вода, пастбища и топливо). 10) Въ 1-й вер. за рѣкой Ороръ-су (вода,

луга и топливо—кустарникъ въ изобиліи). 11) Въ $3^3/_4$ вер. послѣ с. Керкбосъ (воды на большое число лошадей недостаточно, для людей воды довольно, топлива—кустарника много, луга есть). 12) Окрестности с. Ахъ-пунаръ. 13) За с. Хоранъ (по долинѣ), воды достаточно, топлива много, луга каменистые. 14) За $1^1/_4$ вер. не доходя до с. Урехъ (неудобенъ въ сырое время года—поля), вода, пастбища и топливо имѣются. 15) Площадка у с. Курекіанъ, вода, подножный кормъ и топливо имѣются въ достаточномъ количествѣ. 16) Въ окрестностяхъ г. Пери, главнымъ образомъ, западнѣе, по правому берегу рѣки: воды много, пастбища и топливо (кустарникъ) имѣются. 17) Въ ущельи Хазанъ-дере на 4—5 батальоновъ, которые частями придется вытянуть узкою полосою вдоль ущелья; въ тактическомъ отношеніи бивакъ неудобенъ и опасенъ—глубокое ущелье съ трудными выходами, хозяйственныя условія благопріятны, однако пастбищъ мало. 18) У с. Кянгярли (возлѣ самаго селенія мало воды, но она есть въ 400 саж., топливо и луга не въ изобиліи). 19) С. Бестакъ (неудобно, въ сырое время года вслѣдствіе глинистой почвы), вода, топ-

ливо и луга имѣются. 20) Вдоль южной подошвы Харпутскаго хребта (имѣются хорошія бивачныя мѣста; воды довольно, луга есть, хотя и не въ изобиліи, топливомъ могутъ служить рощи, имѣющіяся въ всѣхъ селеніяхъ и кизякъ).

Важные пункты и позиціи. 1) Пармаксизъ, узелъ путей. 2) Въ тактическомъ отношеніи опасенъ участокъ между с. Арнисъ и г. Кеги-касаба, равно (хотя въ меньшей степени) участокъ между г. Кеги-касаба и с. Тепекей. 3) Позиція на перевалѣ, не доходя до гор. Кеги-касаба для обороны подступовъ съ этой стороны къ городу. Обходъ этой позиціи возможенъ со стороны средняго пути отъ сел. Узунъ-базаръ на Темранъ, по дорогѣ № 93. 4) Позиція на кряжѣ (на пути), служащаго водораздѣломъ водъ Пери-су и Мурадъ-чая, фронтомъ къ г. Пери, командуетъ надъ мѣстностью вокругъ самаго города; существенный недостатокъ позиціи — трудность сообщенія на самой позиціи и отсутствіе надежнаго пути отступленія. Обходъ фланговъ позиціи возможенъ — легче правый. 5) На 11-й верстѣ за г. Пери позиція фронтомъ къ послѣднему, имѣетъ

тотъ-же характерный недостатокъ, какъ и на первомъ гребнѣ (въ описаніи № 4) и кромѣ того плохой обстрѣлъ, наоборотъ фронтомъ къ югу, къ долинѣ Мурадъ-чая, тутъ могла-бы быть оборонительная позиція, такъ какъ подступы со стороны Мурадъ-чая могутъ быть обстрѣливаемы и вершина перевала командуетъ надъ значительной частью южнаго склона. 6) Переправа черезъ Мурадъ-чай. 7) У сел. Мги кряжъ отбрасываетъ въ южномъ направленіи поперечный отрогъ около *8* вер. длины, простирающійся на западъ около 7 вер., до впадины, отдѣляющей его отъ высотъ, занятыхъ г. Харпутомъ и пригородными селеніями. Отрогъ этотъ при достаточной относительной высотѣ командуетъ надъ равниною къ востоку и къ юго-востоку и надъ путями изъ Эрзерума. Занявъ восточную часть отрога надъ селеніемъ Мги и дальше къ югу, обороняющійся можетъ остановить наступленіе къ городу, въ особенности если онъ укрѣпитъ эту оборонительную позицію (турецкія военныя власти въ Харпутѣ придаютъ особое значеніе этой позиціи); сбитый съ первой позиціи обороняющійся имѣетъ въ своемъ распоряженіи до высотъ города еще двѣ позиціи, почти па-

раллельныя первой, однако менѣе сильныя, и затѣмъ остается оборона высотъ города съ передовыми опорными пунктами —с. с. Гуссейникъ и Сарай и большими постройками впереди этихъ селеній. Обходъ лѣваго (сѣвернаго) фланга позиціи у с. Мги не легокъ— по малодоступности Харпутъ-дага и отсутствію колесныхъ дорогъ выше (сѣвернѣе) описываемаго пути, однако возможенъ. Въ иныхъ условіяхъ обходъ праваго (южнаго) фланга позиціи по южной окраинѣ Харпутской равнины. Удачное совершеніе этого обхода достаточными силами вынудитъ обороняющагося сохранить за собой лишь оборону скалистыхъ высотъ города съ однимъ путемъ отступленія на м. Пертакъ и далѣе на Чаръ, Санджакъ и Дерсимъ. Пути отступленія на Діарбекиръ и Малатію будутъ отрѣзаны движеніемъ обходной колонны на с. с Перченчъ и Кясрикъ къ новому городу Мезре.

Источники: А. М. Колюбакинъ. Матеріалы для военно-статистическаго обозрѣнія Азіятской Турціи. Томъ IV, изд 1891 г., маршруты №№ 4 и 5.

Сводъ маршрутовъ по Азіятской Турціи. А. И. Гиппіусъ. Изд. 1892 года, стр. 74—77.

№№ по порядку.	Наименованіе пунктовъ, черезъ которые проходитъ дорога. Пункты, гдѣ мѣняется родъ дороги; краткая характеристика проходимости дороги. Бивачныя мѣста. Важные пункты и позиціи.

XV. Пути отъ русско-персидской границы въ сѣверо-западную часть Адербейджана.

95 **Постъ Бураланскій** (къ юго-востоку отъ Ш. К. Аралыхъ)—государств. граница (русско-персидская)—черезъ гору Кырмызидагъ—бывш. зим. Молла-рашидъ (р. Мулла-решидъ)—мимо г. Кизылъ-тепе—черезъ зимовники Сулу-мирза, Юхары-тикме, Хасанъ-ше, Ярымъ-кая и пунктъ развѣтвленія съ дорогой въ г. Баязетъ—зимов. Малянъ—**г. Маку.**

Отъ поста **Бураланскаго** до г. **Маку** около 60 верстъ вьючной тропы, по которой курды гонятъ скотъ. Продолжительность переѣзда около 10—11 часовъ, при ѣздѣ шагомъ.

Г. Маку—главный центръ Макинскаго ханства и узелъ путей.

Источникъ: Программа повѣрки знаній г. г. офицерами пограничной стражи мѣстности въ раіонахъ ихъ частей, «Эриванской бригады, 2 отдѣла, Буралапскій отрядъ».

---

96 **Алишаръ**—2 Шатлу—4¼ родникъ въ камышѣ—10¾ русло р. Сары-чая—19¾ русло р. Акъ-чая—28 с. Дюзи (Дизе)—32 Бабыръ — 35½ Юреннуръ—38½ Кара-тепе —45½ дорога въ д Ериндъ—58 г. **Маку.**

Отъ **Алишара** до **Маку** 58 верстъ колесной дороги.

До д. Дюзи прилегающая полоса мѣстности представляетъ безплодное, каменистое пространство; растительности никакой и вода попадается рѣдко. Ручьи пересыхаютъ Отъ д Дюзи дорога идетъ среди засѣянныхъ полей и фруктовыхъ рощицъ

Бивачныя мѣста. 1) По берегу р. Аракса. 2) Въ полосѣ между р. Сары-су и дер. Дюзи. Много родниковъ, ручейковъ и канавъ. Большіе запасы сѣна и свжи у населенія. 3) На всемъ протяженіи дороги отъ д. Бабыръ по фруктовымъ рощицамъ у подножья горъ.

Важные пункты и позиціи. 1) Позиція для отряда отступающаго въ г. Маку: а) у дороги въ с. Ериндъ (позицію можно обойти по тропинкамъ по правую сторону отъ дер. Ериндъ); б) у входа въ г. Маку. 2) Г. Маку главный центръ Макинскаго ханства и узелъ путей.

Источникъ: Рекогносцировки произведенныя въ 1903 и 1904 г. г. въ сѣверныхъ частяхъ Адербейджана и Гиляна, стр. 106—112.

Вѣтвь дороги № 96.

97 **Дер. Дюзи** (Дизе)—6 начало каменистой полосы—14½ начало камышей—31 Арапляръ—33 паромъ противъ **Шахтахтовъ.**

Отъ **дер. Дюзи** (Дизе) до парома противъ **Шахтахтовъ** 33 версты колесной дороги.

Мѣстность до д. Араплярь каменистая, пустынная, воды нѣтъ.

Бивачныя мѣста. 1) У с. Араплярь на ровномъ лугу, подходящемъ къ р. Араксу, между дорогою къ парому и р. Зенги-маръ.

Позиція для отряда, отходящаго на Шахтахты: на возвышенности противъ д. Сары-су,

фронтомъ на западъ, обстрѣлъ по дорогѣ къ Дюзи на 5 верстъ. Позиція можетъ быть обойдена съ юга.

Въ **Шахтахтахъ** 2 парома: русскій и персидскій. Каждый поднимаетъ 20 человѣкъ или 6 лошадей. Немного выше Шахтахтовъ, противъ острова—легко проходимый бродъ съ наибольшей высотой воды по брюхо лошади.

Источникъ: Рекогносцировки произведенныя въ 1903 и 1904 г. г. въ сѣверныхъ частяхъ Адербейджана и Гиляна, стр 114—117.

---

98 **Г. Баязетъ**—Малянъ—Диза—**Шахтахты.**

Отъ **Баязета** до Шахтахтовъ 95 верстъ, при чемъ дорога до д. Ериндъ аробная, а далѣе—колесная.

Источники: Докладъ по Главн. Управл. Генер. Штаба 29 апрѣля 1908 г. № 64 и карта къ нему 20 вер. въ дм.

---

99 **Маку** — Тазакендъ — **п. Кейгачскій** на Араксѣ.

От **Маку** до п. Кейгачскаго 58 верстъ аробной дороги.

Источники: Докладъ по Главному Управ. Генер. Штаба 29 апрѣля 1908 г. № 64 и карта къ нему 20 вер. въ дм.

---

100 **Г. Хой**—5 каменный мостъ черезъ рукавъ р. Котуръ-чая и начало длиннаго подъема—10 дер. Диза - широкая впадина, ограниченная двумя хребтами—11 $^1/_2$ чай-хане—впадина суживается на подобіе узкаго ущелья—22 Хамзіанскій перевалъ 6500 фут.—крутой спускъ (длиной 1—1$^1/_2$ вер.)—подъемъ (1 вер. длины) на второй перевалъ 5700 фут.—спускъ (1 вер. длиной) мимо д. д. Хамзіанъ, Гамышнянъ, Ханая, Чоха (Софарде) не доходя $^1/_2$ вер. до р. Акъ-чай по обѣ стороны дороги болото—бродъ на р. Акъ-чай—42 дер. Каразіадинъ, бродъ черезъ рукавъ р. Акъ-чая —мимо д. Казыянъ—50 вправо отъ дороги д. Мирза-гасанъ—52 развалины каравэнъ-сарая—57 дер. Шахъ-булахъ и бродъ

на рѣкѣ—мимо д. д. Н. Тазакендъ и Карагачъ на плато—дорога переваливаетъ черезъ бугоръ и выходитъ опять на плато, на которомъ влѣво виднѣется дер. В. Тазакендъ —71 дер. Мейранъ—75 выселки дер. Караджаглы—78 дер. Тазакендъ и дорога идетъ по широкой долинѣ р. Маку-чай—83 дер. Арашъ-кянды — 84½ Аляшанъ-кянды—92½ дер. Арпаляръ—93 **Шахтахтинская** переправа черезъ р. Араксъ.

От̀ъ г. **Хоя** плохо разработанная караванная дорога, вначалѣ до д. Дизе въ нѣкоторыхъ мѣстахъ идетъ по рытвинамъ, грунтъ глинистый. Далѣе, до вершины Хамзіанскаго перевала, качество дороги улучшается, грунтъ каменистый, мѣстами хрящеватый. На всемъ протяженіи колесное движеніе возможно при условіи предварительной разработки и исправленія нѣкоторыхъ неудобопроходимыхъ мѣстъ. Спускъ съ перевала въ двухъ мѣстахъ очень крутой и покрытъ крупнымъ камнемъ. Движеніе артиллеріи и обоза безъ предварительной разработки крайне затруднительно; далѣе до д. Ханая и въ долинѣ р. Акъ-чая дорога идетъ по легкому уклону и для колеснаго

движенія возможна. Грунтъ сначала каменистый, затѣмъ глинистый. Хамзіанскій перевалъ покрывается снѣгомъ съ половины декабря до начала марта, когда временно, вслѣдствіе снѣжныхъ бурановъ, вовсе прекращается сообщеніе.

Отъ Каразіадина карчванная дорога на всемъ протяженіи до Тазакенда широкая и въ сухое время года вполнѣ пригодная для движенія обозовъ, исключая участковъ при выходѣ изъ д Каразіадина, особенно при переходѣ черезъ рукавъ р. Акъ-чая, а также на спускѣ за дер. Шахъ-булахъ. Весною, во время половодья и въ періодъ дождей, многочисленныя русла пересохшихъ ручьевъ заполняются водою и въ это время переправа черезъ нихъ въ бродъ представляетъ большія затрудненія. Грунтъ дороги по большей части хрящеватый и каменистый, въ нѣкоторыхъ мѣстахъ глинистый.

Отъ дер. Тазакендъ—вьючная тропа, благодаря пересѣченной мѣстности, изрытой канавами, арыками и ручьями, а мѣстами, благодаря густому слою камня: для колеснаго движенія безъ предварительной разработки

крайне затруднительна, а иногда просто невозможна.

Бивачныя мѣста. 1) У д. Каразіадина, по берегамъ р. Акъ-чая могутъ быть расположены бивакомъ значительныя силы, вода прѣсная изъ Акъ-чая, на топливо идетъ колючка, кизякъ и тополевыя рощи, разводимыя въ ближайшихъ окрестностяхъ. 2) У д. Тазакендъ, бивакъ на небольшой отрядъ. 3) На берегу р. Аракса, особенно на русскомъ болѣе возвышенномъ, имѣются обширныя бивачныя мѣста.

Важные пункты и позиціи. 1) Хой, узелъ путей, административный центръ. 2) На подъемѣ на перевалъ Хамзіанскій, начиная отъ д. Диза, имѣется нѣсколько арьергардныхъ позицій съ хорошимъ обстрѣломъ, фронтомъ на югъ. 3) Переправа черезъ р. Араксъ у Шахтахтовъ на 2-хъ паромахъ (русскій и персидскій) поднимающихъ по 4—5 лошадей каждый (по другимъ свѣдѣніямъ 20 челов. или 6 лошадей, см. дорогу № 97).

Источникъ: Отчетъ о поѣздкѣ по сѣверному Адербейджану полковника Шкинскаго и капитана Аверьянова въ концѣ 1899 года. Изд. 1900 года, маршрутъ № 7.

101 **Хой**—Каразіадинъ—Назикъ—**п. Кейгачскій** на Араксѣ.

Дорога отъ **Хоя** до с. Каразіадина колесная (см. маршрутное описаніе № 100), а далѣе до п. **Кейгачскаго**—аробная. Всего же 75 верстъ.

Источники: Докладъ по Главн. Управл. Генер. Штаба 29 апрѣля 1908 г. № 64 и карта къ нему 20 вер. въ дм.

---

102 **Сел. Каразіадинъ**—1 час. 25 мин. Назикъ—2 час. 45 мин. ($16\frac{1}{2}$ вер.) Кочь—3 час. 50 мин. Кармазалу—5 час 30 минутъ (33 вер.) сел. **Булганъ** и переправа на русскій берегъ въ бродъ и на лодкѣ.

Отъ сел. Каразіадина до с. Булганъ—33 вер. колесной дороги, шириной 3—5 шаг., грунтъ глинистый.

Итого 33 версты.

Бивачныя мѣста. 1) У сел. Каразіадина, вода хорошаго качества и въ изобиліи, фуражъ въ большомъ количествѣ, топливо—кизякъ. 2) У с. Кочь, воды не имѣется.

Важный пунктъ. Бродъ у Булганскаго поста пограничной стражи глубиной 3 фут.; для переправы имѣется двѣ небольшихъ лодки: одна въ вѣдѣніи поста пограничной стражи и другая—принадлежитъ персидской таможнѣ.

Источникъ: Рекогносцировки произведенныя въ 1903 и 1904 г. г. въ сѣверныхъ частяхъ Адербейджана и Гиляна. Изд. 1906 г., стр. 158—167.

---

103 **Хой**—Каразіадинъ—постъ Булганскій—**Начихевань**.

Дорога отъ **Хоя** до с. Каразіадина колесная, (см. маршрутное описаніе № 100), а далѣе до Нахичевани—аробная. Всего-же 87 верстъ.

У Нахичевани черезъ р. Араксъ—паромъ, подъемной силой 300 пудовъ.

Источники: Докладъ по Главному Управ Генер. Штаба 29 апрѣля 1908 г. № 64 и карта къ нему 20 вер. въ дм.

---

104 **Хой**—Эвоглю — Мари-кендъ—постъ **Дорошинскій**.

Дорога отъ **Хоя** до Мари-кенда колесная, а далѣе до Аракса (20 вер.) очень трудная вьючная. А всего 63 версты.

Источники: Докладъ по Главному Управленію Генерал. Штаба 29 апрѣля 1908 года № 64 и карта къ нему 20 вер. въ дм.

10[illegible] **Пограничный постъ и таможня Джульфа**—переправа черезъ р. Араксъ—$^1/_4$ персидская таможня—1 ручей Чардашъ—5$^1/_2$ мимо дер. Судже—7$^1/_2$ мимо д. Акъ-булахъ—11$^1/_2$ входъ въ ущелье Чардашъ—14$^1/_2$ истокъ ручья Чардашъ—15$^1/_2$ выходъ изъ ущелья Чардашъ—мимо дер. Карабулахъ—18$^1/_2$ мимо д. Таза-кендъ—20$^1/_2$ Кышлягъ—23 мимо д. Саады—26$^1/_2$ мимо Аски кендъ—33$^1/_2$ бродъ на рѣкѣ Аджи-чай—39$^1/_2$ бродъ на р. Котуръ-чай—40$^1/_2$ Явоглы (Эвоглы)—46 бродъ черезъ ручей Кара-чай—47 мостъ (деревянный) черезъ р. Лаванъ, лѣвый притокъ Котуръ-чая, всюду проходимый въ бродъ—49$^1/_2$ мимо Пиляваръ—52$^1/_2$ каменный мостъ черезъ канаву—53 Мазглазанъ—57$^1/_2$ мимо д. Багдыря—59$^1/_2$ Хакшилы—62$^1/_2$ Паяджикъ—64$^1/_2$ Тав -кендъ—70 **Хой** (около 7000 дворовъ).

Отъ персидской таможни до г. **Хоя** 70 вер. грунтовой, караванной дороги, шириною большею частью около 5 саж. и только въ мѣстахъ, гдѣ есть мосты черезъ арыки, суживается до 1 сажени; всюду удобопроходима и допускаетъ колесное движеніе. Дорога идетъ первыя $41^1/_2$ вер. по грунту глинистому и глинисто-черноземному, а затѣмъ до Хоя сначала по грунту каменистому, затѣмъ по глинисто-черноземному, а вблизи Хоя по луговому—болотистому.

Итого 70 верстъ.

Бивачныя мѣста. 1) У мѣста переправы на обоихъ берегахъ р. Аракса, вода изъ Аракса вполнѣ годная для питья; топливо—кизякъ и деревья по руслу р. Аракса. 2) По обоимъ берегамъ р. Аджи-чая въ сухое время года; вода мутная, но вполнѣ годная для питья, въ топливѣ—недостатокъ. 3) По обоимъ берегамъ р. Котуръ-чая у д. Явоглы (Эвоглю); рѣка Котуръ-чай имѣетъ чистую и здоровую для питья воду; на всемъ протяженіи русло заросло кустарникомъ. При размѣщеніи войскъ у д. Явоглы слѣдуетъ выслать мѣры охраненія внизъ и вверхъ по р. Котуръ-чаю и наблю-

дательный постъ на горы Мелікендъ-дагъ, откуда виденъ г. Хой и вся долина р. Котуръ-чая. 4) На р Котуръ-чай или у ея притоковъ. Топливо—кизякъ, и древесное изъ садовъ и деревья, которыми обсажена дорога и оросительныя канавы. 5) У д. Маглазанъ по рѣкѣ Маглазанъ-чаю. 6) Вокругъ д. Таза-кендъ (въ сырое время года неудобно).

Важные пункты и позиціи. 1) На р. Араксѣ два парома—русскій и персидскій съ подъемной силой каждый—одно орудіе съ передкомъ, или до 10 лошадей, или 100 человѣкъ. Движеніе парома на островъ и обратно совершается въ 20 мин.; кромѣ того имѣются 2 лодки подъемной силы 20 человѣкъ. Выше и ниже паромной переправы есть броды, глубиной въ обыкновенную воду до 1½ арш. съ каменистымъ дномъ. На лѣвомъ возвышенномъ берегу р. Аракса, у таможни Джульфа хорошій обстрѣлъ до 10 верстъ, фронтомъ на югъ и юго-западъ. У Джульфы на р. Араксѣ мостъ. 2) Отъ д. Акъ-булахъ отдѣляется влѣво на югъ тропинка къ дорогѣ Марандъ—Тавризъ, и отъ нея идетъ на дер. Кара-булахъ въ обходъ ущелья Чардашъ. 3) У входа въ ущелье Чар-

дашъ возможно задержать наступающаго со стороны Джульфы, занявъ входъ въ ущелье и позицію по бокамъ его. Фронтъ этой позиціи длиной около $^1/_2$ вер., обращенъ на сѣверо-востокъ, кромѣ того вся внутренность ущелья Чардашъ, по своему устройству, способствуетъ дѣйствіямъ засадой и вообще скрытному пребыванію въ немъ войскъ. Въ ущельѣ можно скрыть на время до 2-хъ полковъ кавалеріи (при прохожденіи ущелья слѣдуетъ его особенно тщательно обыскать). 4) Небольшая позиція на лѣвомъ берегу р. Котуръ-чая у д Явоглы, могущая затруднить на время переправу черезъ Котуръ-чай. 5) Г. **Хой** старинная крѣпость и административный центръ провинціи (съ населеніемъ 50000 чел.), узелъ путей.

Источникъ: Отчетъ о поѣздкѣ по губернаторствамъ западной Персіи. Максимовичъ—Васильковскій. Часть I стр. 102—105, часть II стр. 32—71. Изд. 1903 г.

---

106 **Г. Хой**—2 часа дер. Пире—входъ въ ущелье съ легкимъ подъемомъ—3 часа 20 минутъ маленькій зіаретъ и источникъ—4 часа плато—5 часовъ разрушенный древній каравансарай Шахъ-абасса—7 часовъ 45 минутъ вправо въ 15 минут. дер. Зоурова—8 часовъ

15 минутъ у дороги деревья и жилье—8 часовъ 30 минутъ луга и ключъ съ ручьемъ Базергянъ-булагы—рѣка Акъ-чай—14 часовъ 15 минутъ дер. Кыркъ-аине (40 ключей)—20 часовъ 30 минутъ дер. Арабъ-дизеси—22 часа 30 минутъ Казлы-гель (гусиное озеро)—25 часовъ 30 минутъ 145 верстъ **г. Баязетъ.**

Дорога на всемъ протяженіи аробная, по другимъ свѣдѣніямъ колесная (докладъ по Главн. Управ. Генер. Штаба 29 апрѣля 1908 г. № 64 и карта къ докладу 20 вер. въ дюйм.).

Источники: Записки Кавказскаго отдѣла Императорск. Русскаго Географич. общества. Книжка IX. Путевой журналъ Е. И. Чирикова. Изд. 1875 года; стр. 499, 501—505.

Карта 15 вер. въ дм. приложеніе къ Воен. статистич. описанію Ванскаго и Битлисскаго вилайетовъ. В. Т. Маевскаго. Изд. 1904 г.

Докладъ по Главн. Управл. Генерал. Штаба 29-го апрѣля 1908 г. № 64.

Хой—$1^1/_2$ дача Айдаръ-хана—5 дефиле
107 на р. Котуръ-чай и мостъ черезъ послѣдній Хатынъ-Куприсе—$5^1/_4$ кладбище—$9^1/_4$ кладбище—$10^1/_4$ мимо д. Имамъ-кенды—$10^3/_4$ Курухъ—11 гора Кермези-тапа—$12^1/_2$ мимо

д Чапанлы—13 гора Дузъ-лагъ и рѣка Кара-су, по долинѣ послѣдней—22 Кара-тапа—подъемъ (25^0) на перевалъ—$27^1/_2$ перевалъ Ширяки—$27^3/_4$ ручей—28 переходъ черезъ крутой оврагъ—29 поворотъ дороги на ю.-з. (45^0) —33 гора Шаръ-дагъ—35 долина рѣки Курчь-хане—38 входъ въ долину Курчь-хане—40 Музанджикское дефиле—43 Музанджикъ—50 **Дильманъ** (1400 дворовъ).

Отъ г. **Хоя** до **Дильмана**—50 вер. грунтовой, караванной дороги, допускающей всюду колесное движеніе, послѣднее можетъ нѣсколько затрудниться на перевалѣ черезъ хребетъ Ширяки—потребуется исправленіе. Благодаря большой каменистости, эта дорога даже и въ ненастное время года сохраняетъ всѣ качества удобнаго пути сообщенія.

Итого 50 верстъ.

Рѣка Котуръ-чай всюду проходима въ бродъ, но на случай большой прибыли воды, на 5 вер. отъ г. Хоя имѣется большой каменный мостъ—210 шаговъ длины и 6 шаг. ширины; второй каменный мостъ имѣется на 40 верстѣ у д. Музанджикъ, черезъ ручей, также проходимый въ бродъ.

Бивачныя мѣста. Вода въ долинахъ имѣется всюду въ большомъ количествѣ и хорошаго качества, но на перевалѣ будетъ чувствоваться ея полный недостатокъ; въ зависимости отъ воды опредѣляются и удобныя бивачныя мѣста.

У г. Дильмана прекрасныя и обширныя бивачныя мѣста, особенно слѣдуетъ предпочесть пригородные сады. Обширныя пастбища у г. г. Хоя и Дильмана, за исключеніемъ лѣта и зимы. Топливо—кизякъ, но имѣющіяся въ долинахъ рѣкъ обширные сады могутъ служить въ значительной мѣрѣ и древеснымъ топливомъ.

Важные пункты и позиціи. 1) Хой, административный центръ провинціи и старинная крѣпость съ населеніемъ около 50000 чел. 2) На 5-й вер. отъ гор. Хоя дефиле запираетъ подступы къ мосту на р. Котуръ-чаѣ, позиція на 1 батал. 3) Хребетъ Ширякъ преграждаетъ доступъ изъ г. Хоя къ Дильману, фронтъ на сѣверъ, протяженіе позиціи около 6 верстъ, при чемъ оба фланга доступны для обхода, послѣдній возможенъ по труднопроходимымъ тропинкамъ. 4) На 40-й

верстѣ Музанджикское дефиле, запирающее дорогу изъ г. Дильмана въ г. Хой (позиція на 1 батальонъ). 5) Дильманъ, узелъ путей, населеніе—20000 чел.

Источникъ: Отчетъ о поѣздкѣ по губернаторствамъ Западной Персіи 1900—1901. Максимовича—Васильковскаго. Часть II, стр. 74—97 и часть I, стр. 105—110. Изд. 1903 г.

№№ по порядку.	Наименованіе пунктовъ, черезъ которые проходитъ дорога. Пункты, гдѣ мѣняется родъ дороги; краткая характеристика проходимости дороги. Бивачныя мѣста. Важные пункты и позиціи.

XVI. Связи между путями Хойскаго губернаторства и направленіемъ Эривань—Ванъ.

108 Изъ сел. Гюрасора черезъ Персидскій пограничный хребетъ аробная дорога – въ с. Арабикентъ.

По этому пути проходитъ тяжелый рессорный экипажъ труденъ лишь первоначальный подъемъ, въ 2 вер. отъ Гюрасора.

Съ декабря по апрѣль сообщеніе черезъ Персидскій пограничный хребетъ почти всюду прекращается.

Источники: В. Т. Маевскій. Военно-статистическое описаніе Ванскаго и Битлисскаго вилайетовъ. Изд. 1904 г., стр. 87 и 90 и карта (В. Маевскаго) 20 вер. въ дюймѣ.

109 Вьючная тропа изъ с. Хаджихатуна въ с. Арабикентъ.

Съ декабря по апрѣль сообщеніе черезъ Персидскій пограничный хребетъ почти всюду прекращается.

Источники: В. Т. Маевскій. Военно-статистическое описаніе Ванскаго и Битлисскаго вилайетовъ. Изд. 1904 г., стр. 87 и 90.

Докладъ по Главн. Управ. Генер. Штаба отъ 29-го апрѣля 1908 года № 64 и карта къ нему 20 вер. въ дюйм.

---

110 Вьючная тропа изъ с. Чубухлы въ сел. Каранію черезъ перевалъ Карабурга-гядуки.

Съ декабря по апрѣль сообщеніе черезъ Персидскій пограничный хребетъ почти всюду прекращается.

Источники: В. Т. Маевскій. Военно-статистическое описаніе Ванскаго и Битлисскаго вилайетовъ. Изд. 1904 г., стр 87 и 90.

Докладъ по главному Управл. Генер. Штаба отъ 29-го апрѣля 1908 г. № 64 и карта къ нему 20 вер. въ дюйм.

---

111 Изъ равнины Тикмы, въ верховьяхъ одного изъ истоковъ р. Кара-су, тропа въ сел. Каранію.

Съ декабря по апрѣль сообщеніе черезъ Персидскій пограничный хребетъ почти всюду прекращается.

Источникъ: В. Т. Маевскій. Военно-статистическое описаніе Ванскаго и Битлисскаго вилайетовъ. Изд. 1904 года, стр. 88 и 90 и карты (В. Маевскаго) 15 и 20 вер. въ дюймѣ.

---

112 Вьючная тропа Пальчикли—Маглямли, въ сухое время года здѣсь могутъ пройти и арбы.

Съ декабря по апрѣль сообщеніе черезъ Персидскій пограничный хребетъ почти всюду прекращается.

Источники: В. Т. Маевскій. Военно-статистическое описаніе Ванскаго и Битлисскаго вилайетовъ. Изд. 1904 года, стр. 88 и 90.

Докладъ по Главному Управл. Генер. Штаба отъ 29 апрѣля 1908 г. № 64 и карта къ нему 20 вер. въ дюймѣ.

---

113 Вьючная тропа Ахорекъ—Маглямли.

Съ декабря по апрѣль сообщеніе черезъ Персидскій пограничный хребетъ почти всюду прекращается.

Источники: Карта 20 вер. въ дюймѣ В. Маевскаго, приложенie къ военно-статистическ. описанію Ванскаго и Битлисск. вилайетовъ. Изд. 1904 г.

Докладъ по Главному Управл. Генер. Штаба отъ 29-го апрѣля 1908 г. № 64 и карта къ нему 20 вер. въ дюймѣ.

---

114 Вьючная тропа Ахорекъ-Деза.

Съ декабря по апрѣль сообщенie черезъ Персидскiй пограничный хребетъ почти всюду прекращается.

Источники: Карта 20 вер. въ дюймѣ В. Маевскаго; приложенie къ военно-статистическому описанію Ванскаго и Битлисскаго вилайетовъ. Изд. 1904 г.
Докладъ по Главному Управленію Генер. Штаба отъ 29-го апрѣля 1908 г. № 64 и карта къ нему 20 вер. въ дюймѣ.

---

115 Вьючная тропа Сарай-Деза.

Съ декабря по апрѣль сообщенie черезъ Персидскiй пограничный хребетъ почти всюду прекращается.

Источники: Карта 20 вер. въ дюймѣ В. Маевскаго, приложенie къ военно-статистическ. описанію Ванскаго и Битлисскаго вилайетовъ. Изд 1904 г.

Докладъ по Главн. Управлен. Генерал. Штаба 29-го апрѣля 1908 г. № 64 и карта къ нему 20 вер. въ дюймѣ.

---

116 Изъ **Котура въ г. Хой** 58 верстъ дороги, пролегающей по дикому ущелью р. Котура, и по описанію Чирикова (путевой журналъ 1852 года стр. 487), для артиллеріи не проходима, по отчету же главнаго руководителя полевой поѣздки 1903 г. путь названъ колеснымъ.

Дорога Ванъ-Котуръ—главнѣйшій караванный путь изъ Вана въ Персію и движеніе по этому пути черезъ пограничный Персидскій хребетъ поддерживается круглый годъ.

Источники: Карта 15 вер. въ дм., приложеніе къ военно-статистическому описанію Ванскаго и Битлисскаго вилайетовъ. В. Т. Маевскаго. Изд. 1904 года.

Докладъ по Главному Управл. Генер. Штаба отъ 29-го апрѣля 1908 г. № 64 и карта къ нему 20 вер. въ дюймѣ.

117 Отъ **Хараба-Архачанъ** до **Маку** 28 верстъ вьючной тропы.

Источники: Докладъ по Главному Управленію Генерал. Штаба 29 апрѣля 1908 года № 64 и карта къ нему 20 вер. въ дм.

---

118 **Сарай**—Ахоревъ—**Пальчикли.**

Путь этотъ аробный.

Источники: Докладъ по Главному Управленію Генер. Штаба 29 апрѣля 1908 г. № 64 и карта къ нему 20 вер. въ дюймѣ.

№№ по порядку.	Наименованіе пунктовъ, черезъ которые проходитъ дорога. Пункты, гдѣ мѣняется родъ дороги; краткая характеристика проходимости дороги. Бивачныя мѣста. Важные пункты и позиціи.

XVII. Пути изъ Чорохскаго края въ Турціи.

119 **Эрзерумъ** 1830 метр. абс. выс.—7 вер. каменный мостъ черезъ р. Кара-су—$10\frac{1}{2}$ конецъ шоссе—12 мимо с. Туванчъ—$15\frac{3}{4}$ Гинсъ—18 сѣдловина—$19\frac{1}{4}$ с. Тафта—$24\frac{1}{2}$ военная дорога вправо (с.-в. къ форту Кара-гюбекъ) —28 Кара-гюбекъ—$32\frac{1}{3}$ ханъ у дороги слѣва, вправо (с.-в.) отходитъ дорога на с. Баръ—33 Кизылъ-килиса—$36\frac{2}{3}$ Шипекъ—37 дорога вправо (в.) въ сел. Газарисъ—38 уступъ и соединеніе разработанной дороги съ аробной—39 развѣтвленіе дороги—40 перевалъ 2280 метровъ и соединеніе дорогъ — родникъ справа—$41\frac{1}{4}$ пересѣченіе дорогъ и поворотъ на западъ, дорога влѣво (с.-з.) въ с. Рабатъ и поворотъ на сѣверъ—$42\frac{1}{2}$ пересѣченіе съ разработанной дорогой—ручей и соединеніе дорогъ—

ущелье ручья Ташъ-дереси и бродъ черезъ послѣднiй—бродъ—45½ Ташъ-ханъ слѣва за ручьемъ и ущелье ручья Осъ-дереси—бродъ—дорога слѣва (ю.-з.) изъ с. Чифтликъ—47 Осъ-ханъ—дорога вправо къ ханамъ бековъ—деревянная постройка слѣва и дорога вправо—поворотъ дороги на сѣверъ—48 скалистый выступъ слѣва—ханъ справа—48⅔ мельница справа у слiянiя р. р. Осъ-дереси и Нихагъ-дереси, ущелье р. Нихагъ-дереси—узкое мѣсто въ скалѣ—49 по ущелью р. Нихагъ-дереси съ ю.-в. идетъ дорога изъ с. Нихагъ—49½ ханъ Айвазова справа за р. Нихагъ-дереси—50 ущелье слѣва (зап.), промоина и дорога влѣво въ Тортумъ—50½ двѣ глубокiя промоины; деревянный мостъ на каменныхъ быкахъ черезъ р. Нихагъ-дереси и пунктъ соединенiя съ дорогой (съ телеграфной линiей) изъ с. Нихага—51 сухое русло ручья—ручей Эрдекъ-дереси и дорога вправо въ с. Лески—52 узкое мѣсто въ скалѣ—развалины каменной постройки на противоположномъ берегу—54 скала среди ущелья—огромный камень—55 слiянiе трехъ рѣчекъ (Тортумъ-дереси, Нихагъ-дереси и Ахпуцоръ-чая); вправо (в.) дорога въ с. Ахпуцоръ, влѣво (з.)—дорога въ

сел. Тортумъ—57 ханъ-Деве-Ятаги влѣво—ущелье расширяется—ущелье слѣва (з.) съ рѣчкой и дорогой въ с. Ванкъ—ущелье справа и ручей, и конецъ разработанной дороги—59 переправа въ бродъ черезъ р. Тортумъ-дереси (бродъ 25 шаг. ширины и $1^1/_2$ фут. глубины) —переправа въ бродъ черезъ Тортумъ-дереси —сады слѣва—конецъ подъема—61 с. Кысха-капусси—сады слѣва и каменная постройка на другомъ берегу рѣки—63 ханъ справа—64 рѣка Арбенисъ-капу справа (вост.); дорога вправо (вост.) и ханъ справа—65 скалистый карнизъ—скалистый выступъ и каменная постройка на противоположномъ берегу—старинный каменный мость въ одну арку на р. Тортумъ-дереси—69 сел. Выхихъ-капусси—бродъ черезъ р. Тортумъ-дереси—группа деревьевъ и ущелье справа, бродъ черезъ р. Тортумъ-дереси—развалины моста Татарсанъ-кепри—бродъ черезъ р. Тортумъ-дереси—71 оврагъ—постройка справа и пѣшеходный мостикъ черезъ Тортумъ-дереси—поворотъ въ ущелье р. Юнгюзекъ-чай—справа (в.) развалины кр. Нюгкзю-кала—72 конецъ крутого спуска—73 ущелье расширяется—75 сел. Юнгюзекъ—дома справа и слѣва—лощина и

дорога влѣво къ постройкамъ бековъ—небольшое магометанское кладбище - деревянная постройка—78 ручей справа, постройка справа, лощина слѣва и тропа влѣво—80 ручей справа, начало крутого подъема у развѣтвленія ущелья и переходъ въ аробную дорогу—81 деревянная постройка два оврага и яйля Юнгюзекъ—82 оврагъ, постройка слѣва и тропа вправо (с.-в.) къ сел. Ванкъ—сѣдловинка (1700 метр.), постройка слѣва, лощина съ ручьемъ справа—83 ручей—начало лѣса 84 ручей, тропа влѣво—ручей—дорога переходитъ въ тропу—86 постройка справа—начало болѣе крутого подъема зигзагами—88 поляна въ лѣсу—выходъ изъ лѣса—подъемъ на перевалъ Харгеворскаго хребта—89½, перевалъ 2640 метровъ, каменная постройка (постъ заптіевъ), начало колеснаго пути, начало разработаннаго спуска—93 конецъ разработаннаго спуска—94 мостъ черезъ ручей и постройка слѣва—95 сѣдловина (2080 метр.), родникъ слѣва, поперечная дорога влѣво въ сел. Кянгослы, конецъ лѣса—постройки слѣва, сѣдловина (2030 метр.) и дорога влѣво въ сел. Кянгослы—97½ сѣдловина (1920 метр.), развалины крѣпости Кала-Боюны—100 дере-

вянный мостъ черезъ ручей — деревянныя постройки — $101\frac{1}{4}$, деревянный мостъ черезъ ручей и яйля Эрсисъ справа — водопадъ слѣва — $102\frac{1}{2}$ поворотъ и ущелье расширяется — деревянный мостъ черезъ ручей — $103\frac{1}{2}$ начало спуска зигзагами — $104\frac{1}{2}$ сел. Эрсисъ — $106\frac{1}{2}$ оврагъ — отдѣльная постройка слѣва — $107\frac{1}{2}$ сѣдловина (1070 метр.) скала въ ущельѣ — поворотъ на сѣверъ — постройка справа въ боковой лощинѣ — 110 конецъ спуска и поворотъ на востокъ — сел. Цетегрекъ на противоположномъ берегу Чороха — развалины крѣпости Ирисъ-кала — 111 деревянный мостъ черезъ рѣку Чорохъ — деревянный мостикъ черезъ ручей — постройка справа — 112 селеніе Коджетъ — 114 ущелье расширяется, красная гора слѣва — обрывистая черная гора справа на противоположномъ берегу Чороха — водопадъ слѣва — $116\frac{1}{2}$ магометанское кладбище — ханъ и ручей — въ одной верстѣ влѣво сел. Дортъ-килиса — постройки — 118 конецъ крутого спуска - сѣдловина (650 метр.) и развалины крѣпости Дортъ-килиса справа — 119 хребтикъ — 121 постройка справа — 122 постройка и развалины церкви на противоположномъ берегу — выступъ — начало селен.

Кесахоръ—123 пунктъ сліянія рѣкъ Порхала и Чороха и отдѣльная скала съ развалинами церкви—двѣ скалистыя ступени—124 конецъ сел. Кесахоръ—125 деревянный мостъ черезъ рѣку Порхалъ—126 Вежангетъ по обоимъ берегамъ рѣки Порхала—127 постройка слѣва, скалистый выступъ—127½ русло ручья—крутой подъемъ—мельница слѣва—постройки справа—129 начало длиннаго, крутого подъема—130¾ родникъ слѣва—сѣдловина (1140 метр.) и родникъ подъ деревяннымъ навѣсомъ—132 узкая площадка—133 сѣдловина (1330 метр.) и родникъ слѣва—перевалъ 1390 метровъ—135 поперечное ущелье съ ручьемъ—136 мостикъ влѣво (зап.) въ ¼ вер.—137 сѣдловина (1480 метр.) и постройка слѣва въ ½ вер.—сел. Башкаретъ влѣво (в.) въ ¼ вер. отъ дороги—139 ущелье съ ручьемъ—140½ оврагъ—поперечная дорога въ сел. Шадутъ—142½ дорога вправо къ яйлѣ Башкаретъ—145 сѣдловина (1610 метр.) и развалины крѣпости Окдемъ-кала слѣва (с.)—146 поворотъ на сѣв.-вост.—147½ лощина съ ручьемъ—148¼ Окдемъ—149 мечеть и школа—153 Мандаутъ въ ½ вер. влѣво (з.)—154⅓ конецъ крутого зигзагообразнаго

подъема—156 перевалъ 2320 метровъ, въ $^1/_2$ вер. влѣво (с.-з.-з) сел. Кашкаря—постройка справа—158 могилы слѣва—160 постройки—161 сел. Данелетъ—глубокій оврагъ—постройки слѣва—164 скалистый участокъ—начало крутого спуска—165 конецъ крутого спуска деревянный заборъ справа—четыре брода черезъ рѣчку—постройка справа—горный потокъ съ пѣшеходнымъ мостикомъ—167 сел. Низгованъ влѣво (с.) въ ущельѣ—начало спуска—169 конецъ спуска—подъемъ—170 развалины крѣпости справа—$170^1/_4$ сліяніе рѣчки съ ручьемъ—сел. Хевискяръ (къ нему подходитъ изъ Ухшума дорога, сопровождаемая телеграфомъ)—171 дорога оставляетъ русло ручья—постройка справа—двѣ переправы въ бродъ—172 прудъ слѣва и постройка справа—каменная стѣнка по бокамъ—173 ручей справа—$175^1/_2$ Челчимъ—выступъ горы—ручей въ оврагѣ—скалистый выступъ—177 скалистый выступъ—перевалъ 1650 метровъ—178 ручей справа—180 начало крутого спуска—постройки справа

$181^1/_4$ яйла Мело—узкое мѣсто у двухъ скалистыхъ горокъ—$182^1/_2$ два мостика—деревянный мостъ черезъ р. Мело—184 по-

стройка и оврагъ — 185 скала слѣва — 186 развалины крѣпости Мело справа — мимо деревяннаго моста черезъ р. Мело — $187^1/_2$, переправа въ бродъ — пограничный постъ — 190 мостъ черезъ р. Мело — перевалъ 520 метровъ — $193^1/_3$ турецкій пограничный постъ на сѣдловинѣ (440 метр.) — $194^1/_3$ конецъ крутого спуска — $195^1/_2$ сел. **Орджохъ.**

Отъ **Эрзерума** до Шипека $36^2/_3$ вер. колесной дороги, идущей на $16^1/_2$ вер. по открытой равнинѣ, а на 20 вер. по гористой мѣстности, преимущественно по ущелью Гурджи-богазскаго прохода; но безъ крутыхъ и длинныхъ подъемовъ и спусковъ. Грунтъ большею частью мягкій, а потому въ дождливое время года дорога тяжела для движенія.

Отъ сел. Шипека до с. Кыхса-капусси $24^1/_3$ вер. разработанной колесной дороги (за исключеніемъ 1 вер. аробной дороги близъ сел. Кыхса-капусси), требующей небольшихъ исправленій въ немногихъ мѣстахъ и устройства мостовъ; дорога переваливаетъ черезъ хребетъ Чириль-дагъ, къ сѣверу отъ с. Шипека; длина подъема и спуска — $6^1/_2$ вер., средній уклонъ $8—10^0$; на остальномъ протяженіи

дорога идетъ ущельями горныхъ рѣчекъ, мѣстность безлѣсная, грунтъ большею частью твердый.

Отъ сел. Кыхса-капусси до перевала черезъ хребетъ Харгеворъ 28½ вер. дороги на половину аробной, на половину тропы. На протяженіи 19 вер. до сел. яйла Юнгюзекъ, дорога идетъ ущельями горныхъ рѣчекъ. Дорога доступна для пѣхоты, кавалеріи, горной артиллеріи и вьючнаго обоза.

Отъ перевала черезъ хребетъ Харгеворъ до с. Эрсиса 15 вер. колесной дороги, на всемъ протяженіи, доступной для движенія всѣхъ родовъ оружія и легкаго обоза.

Отъ с. Эрсиса до с. Вежангета — 21½ вер. тропы.

Отъ сел. Бежангета до с. Данелстъ—35 вер тяжелой горной тропы, съ крутыми (15—20°) длинными подъемами и спусками; кавалерія большею частью должна слѣдовать спѣшившись, въ поводу; вьючный обозъ долженъ быть возможно легокъ и коротко навьюченъ, иначе не пройдетъ, вслѣдствіе крутыхъ поворотовъ тропы; горная артиллерія можетъ пройти съ трудомъ на вьюкахъ, съ частыми остановками для отдыха лошадей.

От. с. Данелета до с. **Орджоха** $34\frac{1}{2}$ вер. горной тропы, идущей большею частью по ущельямъ горныхъ рѣчекъ, съ короткими и крутыми подъемами и спусками.

Въ срединѣ участка и въ концѣ кавалеріи придется спѣшиваться; вьючный обозъ и горная артиллерія на вьюкахъ будутъ двигаться медленно.

Итого $195\frac{1}{2}$ **верстъ.**

Бивачныя мѣста 1) У сел. Гинсъ. 2) У с. Тафта. 3) У с. Кара-гюбекъ и сѣвернѣе, вдоль ручья. 4) Къ востоку отъ с. Кизылъ-кил са. 5) Къ югу отъ сел. Шипекъ. 6) У постройки слѣва на $47\frac{1}{2}$ вер., на 3—4 бат. съ 2 батар. 7) У хана Айвазова—вдоль р. Нихахъ-дереси, на протяженіи $1\frac{1}{2}$ вер. 8) У с. Выхихъ-капуси на 2 батал. и 1 батар. 9) Биваки до с. Ювгюзекъ на бригаду съ 3 батар. 10) Къ югу отъ яйля Эрсисъ на бригаду пѣхоты съ соотвѣтствующей артиллеріей. 11) У с. Кесахоръ на полкъ пѣхоты съ 2 батареями. 12) Къ югу отъ с. Вежангета на 1 полкъ съ 2 батар. 13) У ущелья съ ручьемъ на 139 верстѣ пути на 2—3

батал. 14) У с. Окдемъ на бригаду пѣхоты съ соотвѣтствующей артиллеріей. 15) У сел. Челчима къ с. и ю. можно размѣстить бригаду пѣхоты.

Вода имѣется хорошаго качества, топлива до сел Кыхса-капусси мало, далѣе — лѣсъ и сады.

На мѣстныя средства, кромѣ мяса, отрядъ не можетъ расчитывать. Климатическія условія неблагопріятны: низкія мѣста лихорадочны, на высокихъ перевалахъ—рѣзкій переходъ къ холоду. Зимой (съ конца ноября по конецъ марта) перевалы заносятся снѣгомъ; весною же (съ апрѣля по іюль) сильные разливы горныхъ рѣкъ—прерываютъ сообщеніе

Позиціи. 1) На сѣдловинѣ (на 18 вер. пути) фронтомъ на с.-з (къ с. Агъ-дагъ), протяженіемъ 1 вер. 2) Карагюбекская, фронтомъ на с.-в. и ю.-з съ фортомъ Кара-гюбекъ на флангѣ, протяженіемъ 2—2½ вер. 3) На кряжѣ холмовъ (на 34 вер. пути), фронтомъ на с.-в., протяженіемъ до 5 верстъ. 4) У сел. Шипекъ, фронтомъ на сѣверъ—1½ вер. 5) На перевалѣ (на 40 верстѣ), фронтомъ на

сѣверъ и югъ, протяженіемъ $1^1/_2$. вер 6) На выступѣ горнаго кряжа, между р. р. Тортумъ-дереси—Нихахъ дереси, можно задержать небольшими силами наступленіе сильнаго отряда съ сѣвера (по ущелью Тортумъ-дереси) и съ востока (изъ сел. Ахпуцоръ). 7) Въ узкомъ (100 шаг.) дефиле Юнгюзекъ-чая на протяженіи $1^1/_4$ вер., можно задержать небольшимъ отрядомъ наступленіе значительныхъ силъ. 8) На перевалѣ (на $89^1/_2$ вер. пути) фронтомъ на с.-з. и ю.-в., протяженіемъ до 2 вер. 9) На сѣдловинѣ (на 95 вер. пути), фронтомъ на сѣверъ и югъ, протяженіемъ $^1/_2$ вер. 10) На сѣдловинѣ (на $97^1/_2$ вер. пути), фронтомъ на сѣверъ, протяженіемъ $^1/_2$—$^2/_3$ версты. 11) Короткая позиція у начала разработаннаго спуска (на $103^1/_2$ вер пути), фронтомъ на сѣверъ, $^1/_2$ вер. протяженіемъ. 12) На сѣдловинѣ (на $107^1/_2$ вер. пути), фронтомъ на сѣверъ, протяженіемъ $^3/_4$ вер. 13) На 117 вер. пути на 1 батал., фронтомъ на с.-в. и ю.-з. 14) На сѣдловинѣ на $124^1/_2$ вер. удобный пунктъ для обороны на роту. 15) На сѣдловинѣ (на $129^1/_2$ вер. пути), на 1 батал. фронтомъ на югъ. 16) На сѣдловинѣ (на 133 вер. пути) на 1 батал., фронтомъ

на ю-з. 17) У 153 вер. пути на перегибѣ фронтомъ на с. и ю., протяженіемъ $^1/_2$ – $^3/_4$ версты. 18) На перевалѣ на $177^1/_2$ вер. пути, протяженіемъ $1^1/_2$—2 вер., фронтомъ на с.-в. и ю.-з. 19) На сѣдловинѣ на $193^1/_2$ вер. пути, малый отрядъ можетъ задержать наступленіе большихъ силъ отъ Орджоха.

Примѣчаніе: 5-ти вер. карта мѣстами не соотвѣтствуетъ настоящему описанію дороги.

Источникъ: Маршрутъ № 1. Маршрутное описаніе пути изъ Эрзерума въ Чорохскій край къ пограничному селенію Орджохъ. 1906 г., Вице-консула Добошинскаго

---

120 Отъ сел. **Орджохъ** до сел. Хевискяра (у пункта сліянія двухъ рѣчекъ) ($25^1/_3$ вер.) участка дороги общаго съ дорогой изъ гор. Эрзерума въ Орджохъ черезъ Эрсисъ (см. описаніе маршрута № 119)—крутой подъемъ—бродъ черезъ рѣчку— $27^2/_3$ лощина съ ручьемъ —$28^2/_3$ сел. Хамхалъ слѣва (с.) въ $^1/_2$ вер. отъ дороги и поворотъ ея; мезре Хамхалъ— $29^1/_2$ поперечная лощина и поворотъ на югъ —постройки справа—$32^2/_3$ перевалъ 1430 метровъ — $33^3/_4$ начало болѣе крутого спуска —

36 ручей—постройка справа – $37^1/_2$ мельница слѣва и с. Корта—$38^1/_2$ скалистый выступъ —с. Бидло въ $^1/_2$ вер. къ в., въ ущельѣ Чороха и поворотъ тропы на з.—40 поворотъ на югъ и лощина—ручей въ оврагѣ и мельница справа—$41^2/_3$ с. Ушхумъ—$42^1/_2$ дорога влѣво – $45^1/_4$ перевалъ 1590 метр.—46 оврагъ два оврага - постройка справа—$47^1/_2$ оврагъ, постройка слѣва—48 оврагъ—$49^1/_2$ тропа вправо—51 крутой поворотъ на западъ——53 сел Зоръ—поворотъ въ ущелье р. Чороха—55 начало крутого спуска—56 деревянный мостъ черезъ Чорохъ—58 сел. Аркинсъ и конецъ крутого подъема—перевалъ 790 метровъ—59 деревянный мостъ черезъ ручей—постройка справа—60 постройка справа—двѣ деревянныя постройки для обжиганія кирпича—64 двѣ постройки справа—65 перевалъ 1670 метровъ—дорога вправо (ю.-з.) въ м. Сыджекъ—три оврага—выступъ—дорога вправо (з.) въ Аваресъ—$68^1/_2$ оврагъ съ ручьемъ—70 двѣ скалы по бокамъ—71 ручей въ ущельѣ—перевалъ 1440 метровъ и перекрестокъ дорогъ изъ с. Авареса и Н. Калика въ с. Ишхану – отдѣльная вершина справа (з.) и начало крутого спуска

—конецъ крутого спуска—73 выступъ—оврагъ и дорога вправо (с.-з.)—$75^3/_4$ Ишхана—$77^1/_2$ ручей—пять овраговъ—перегибъ—четыре оврага—80 перегибъ—два оврага—крутой спускъ съ хребтика—конецъ крутого спуска—$82^1/_2$ ущелье суживается и тропа идетъ по карнизу пять скалистыхъ выступовъ—$83^1/_2$ ущелье расширяется—тропа влѣво (в.) на турецкій пограничный постъ Памбукъ—85 деревянный мостъ черезъ р. Кизылъ-овъ—узкій роходъ—турецкій пограничный постъ Тавасоръ влѣво (в.) въ $^1/_4$ вер. —$86^2/_3$ сел. Тавасоръ слѣва (в.) въ $^1/_4$ вер.—87 развалины церкви слѣва (в.) и постройка справа (з.)—постройки по бокамъ—$88^1/_2$ лощина слѣва—узкій проходъ и мельница—90 поворотъ на югъ—выходъ изъ трещины—$91^2/_3$ селеніе и постъ Вашкянъ—ущелье суживается—93 поворотъ на ю.-з.—96 лощина слѣва—97 ущелье суживается и поворачиваетъ на югъ—$98^1/_2$ лощина слѣва крутой подъемъ—100 отдѣльная горка среди ущелья—101 выступъ подошвы горы—лощина и постройка слѣва—102 лощина и постройка справа—$102^1/_2$ мельница слѣва—103 бродъ черезъ рѣчку—104 мельница слѣва —

105 крутой подъемъ—дорога справа и магометанское кладбище справа—бродъ черезъ рѣчку—106 деревянный мостъ черезъ оврагъ въ сел. Хувахъ—развалины крѣпости справа (ю.) въ 200 m —107 бродъ черезъ рѣчку—бродъ черезъ рѣчку—109 выступъ горы—мельница слѣва – бродъ черезъ рѣчку—111 конецъ крутого подъема—постройка справа, дорога влѣво (в.) по ущелью, въ с. Тамрудъ (въ 1 вер. къ в.)—112 мельница слѣва—дорога влѣво, въ ущелье (на югъ)—двѣ мельницы слѣва—114 сел. Инче—115 поворотъ на югъ и дорога вправо (ю.-з.) къ Тортумскому озеру—ручей—дорога вправо—начало лѣса и болѣе крутого подъема—117 тропа влѣво—перевалъ 2340 метровъ и дорога вправо (з.)—118½ соединеніе съ вѣтвью дороги, идущей отъ с. Инче и переваливающей черезъ хребетъ въ 2 вер. къ сѣверовостоку; перевалъ значительно ниже (2110 метр.) чѣмъ на описываемый дорогѣ—120 конецъ крутого, короткаго спуска—родникъ справа—121 лощина съ ручьемъ и поворотъ на ю.-в.—тропа вправо (з.) и постройки; мельница—124½ сел. Оруджукъ—ущелье и дорога вправо—развалины церкви и крѣпости

справа—126 пунктъ развѣтвленія съ дорогами на ю-в., въ ущелье р. Сиври-чая, на дорогу изъ г. Ольты въ Эрзерумъ—перевалъ 1650 метровъ—127²/₃ выступъ—129 выступъ—рѣка Сиври-чай и соединеніе съ дорогой (см. краткое описаніе обрекогносцированныхъ путей операціоннаго направленія Карсъ-Эрзерумъ, дорога № 1) изъ м. Ольты въ Эрзерумъ, сопровождаемой телеграфной линіей—дорога влѣво (ю.-ю-з.), въ с. Кегыкъ—130 ручей Кегыкъ-су—бродъ черезъ Сиври-чай—сѣдловина (1570 метр.) и дорога вправо (с.-з.) въ сел. Ардостъ—ручей Ардостъ-су, дорога вправо (с.) въ с. Ардостъ—132 мельница слѣва—развалины башни справа—бродъ черезъ р. Сиври-чай—ручей слѣва и поворотъ на западъ, дорога сопровождаемая телеграфомъ остается влѣво—бродъ черезъ Сиври-чай—134 каменная постройка слѣва, у впаденія р. Кизылъ-дызи-чая въ Сиври-чай—136 постройка слѣва и дорога вправо (с.-з.) въ сел. Котикъ—137 дорога вправо (с.) въ с. Котикъ—138 родникъ справа—дорога вправо (с.) въ с. Мелетюръ—139 группа деревьевъ справа—140 оврагъ—прудъ слѣва—142 Азортинъ-яйляси и дорога влѣво (ю.-в.)—раздѣленіе

на двѣ вѣтви и обрывъ горы слѣва - $144^2/_3$ постройка и поперечная дорога—перевалъ 2290 метровъ—конецъ крутого спуска и соединеніе двухъ вѣтвей—тропа на востокъ—$146^2/_3$ конецъ спуска—постройка справа—мостикъ черезъ оврагъ—постройка справа—148 поворотъ и дорога вправо (з.)—тропа влѣво (в.)—двѣ постройки справа—149 мельница, ручей и тропа слѣва и постройка справа—150 постройка справа и широкое ущелье съ дорогой слѣва—$151^1/_2$ сел. Ахпуцоръ—152 дорога спускается къ руслу ручья Ахпуцоръ-су—постройка справа (з.) въ $^1/_4$ вер. отъ дороги—русло ручья Ахпуцоръ-су—$154^1/_3$ мельница слѣва—постройки слѣва—мельница и постройка справа—выходъ изъ узкаго ущелья—157 выходъ въ ущелье р. Тортумъ-дереси и соединеніе съ колесной дорогой изъ хана Айвазова въ с. Кысха-Капусси по дорогѣ № 119.

Отъ ущелья р. Ахпуцоръ-су до с. Оруджука 32 вер. аробно-колесной дороги, которая лишь въ началѣ на $^1/_3$ вер. - тропа, требующая для обращенія въ колесную разработки, а на остальномъ протяженіи незначительныхъ исправленій, послѣ чего она станетъ доступ-

ною для всѣхъ родовъ войскъ и легкаго четырехколеснаго обоза. Дорога идетъ сначала ущельемъ Ахпуцоръ-су на перевалъ Сиври-дага; а затѣмъ ущельями р. р. Кизылъ-дызи-чай и Сиври-чай. Грунтъ большею частью мягкій, а потому въ дождливое время года дорога тяжелая для движенія.

Отъ с. Оруджука до с. Хувахъ 19 вер. —на первыхъ 5 вер. тропа, идущая по каменистому руслу рѣки съ легкимъ подъемомъ, на остальныхъ 14 вер.—аробная дорога.

Отъ с. Хуваха до с. Ишхана—30 вер. тропы, за исключеніемъ первыхъ 3½ верстъ отъ Хуваха—аробной дороги. Во время таянія снѣга и разлива горныхъ рѣчекъ, движеніе въ узкихъ мѣстахъ ущелья ручья, отъ Вашкяна до впаденія въ р. Кизылъ-овъ, невозможно; а во время дождей опасно.

Отъ с. Ишхана до с. Орджоха 76 вер., за исключеніемъ первыхъ 5 верстъ аробной дороги отъ с. Ишхана, на остальномъ протяженіи 71 вер.—горная тропа, переваливающая 4 высокихъ горныхъ кряжа въ срединѣ и 2 менѣе высокихъ на концѣ участка—у

с. Ишхана и с. Орджоха. Этотъ участокъ наиболѣе трудный изъ всѣхъ, кавалерія должна спѣшиваться, а вьюки останавливаться для отдыха.

Итого 157 верстъ.

Бивачныя мѣста. 1) Къ сѣверу и югу отъ с. Ушхума на бригаду пѣхоты съ артиллеріей. 2) Къ сѣверу отъ с. Ишхана на бригаду пѣхоты съ артиллеріей. 3) У с. Хувахъ къ югу и вост.—на бригаду пѣхоты съ артиллеріей. 4) У с. Инче—биваки на значительныя силы. 5) У с. Котикъ на бригаду пѣхоты съ артиллеріей. 6) По долинѣ р. Кизылъ-дызи-чая, къ югу отъ с. с. Котика и Мелетюра—на значительныя силы. 7) У Азортинъ-яйляси. 8) У с. Ахпуцоръ на 2 бат.. Вода встрѣчается вездѣ, кромѣ перевальныхъ участковъ, въ достаточномъ количествѣ. Топливо мѣстами (на участкѣ с.с. Хувахъ-Ишхана) отсутствуетъ, мѣстами же могутъ служить сады и кизякъ.

Климатическія условія – неблагопріятны: низкія мѣста лихорадочны, на высокихъ перевалахъ - рѣзкое измѣненіе температуры.

Зимой (съ декабря до половины марта) болѣе высокіе перевалы заносятся снѣгомъ; весною же (съ половины марта по іюнь) сильные разливы горныхъ рѣкъ прерываютъ сообщеніе; лучшее время съ половины августа до половины октября.

Позиціи. 1) У мезре Хамхалъ, фронтомъ на с.-з., протяженіемъ $^1/_2$ вер. 2) На перевалѣ на $45^1/_4$ вер., фронтомъ на с.-в. и ю.-з., протяженіемъ до 2 вер. 3) На перевалѣ на 59 вер., фронтомъ на с. и ю., протяженіемъ до 1 вер. 4) На перевалѣ на 65 вер., фронтомъ на ю. и с., протяженіемъ 1 вер. 5) На перевалѣ (между 71 и 73 вер. пути), фронтомъ на с. и ю., протяженіемъ $1—1^1/_2$ вер. 6) На южной окраинѣ сел. Ишхана, фронтомъ на ю.-в., протяженіемъ $^1/_2$ версты. 7) На хребтикѣ (между 80 и $82^1/_2$ вер. пути), фронтомъ на ю.-в., протяженіемъ $^1/_2$ вер. 8) На сѣдловинѣ на 105 вер., фронтомъ на з. и в., протяженіемъ $^1/_2$ вер. 9) На перевалѣ на $117^1/_2$ вер. пути, фронтомъ на югъ, протяженіемъ до $^1/_2$ вер. 10) На сѣдловинѣ (между 119 и 120 вер., пути) фронтомъ на ю.-з., протяженіемъ $^1/_2$ вер. 11) На сѣдловинѣ

(между 140 и 142 вер. пути), фронтомъ на востокъ и западъ, протяженіемъ до 1 вер. 12) На перевалѣ (145 вер. пути), фронтомъ на западъ и востокъ, протяженіемъ до 2 верстъ.

Примѣчаніе: 5-ти вер. карта мѣстами не соотвѣтствуетъ настоящему описанію дороги.

Источникъ: Маршрутъ № 2. Маршрутное описаніе пути изъ Чорохскаго края (отъ пограничнаго селенія Орджохъ) къ Эрзеруму 1906 г., Вице-консула Добошинскаго.

Дорога для связи съ операціоннымъ направленіемъ Ольты—Эрзерумъ.

121 **Инче** (по дорогѣ № 120)—1 поворотъ дороги на ю.-ю.-в. въ лѣсистое ущелье—пунктъ соединенія съ дорогой слѣва—дорога слѣва и начало болѣе крутого подъема—2 дорога слѣва—3 оврагъ—перевалъ 2110 метровъ черезъ отрогъ Сиври-дага, отдѣляющійся отъ г. Агъ-дагъ на сѣверо-востокъ—дорога вправо (ю. з.) въ с. Оруджукъ — 4 вершина справа – родникъ въ оврагѣ—дорога слѣва (с.)—дорога слѣва—крутой спускъ—тропа слѣва—7½ конецъ крутого спуска у сліянія двухъ ручьевъ—узкій проходъ и развалины крѣпости справа—постройка слѣва и дорога на югъ, въ с. Кале-богазъ—9½ сел. **Идалія**. (Отъ построекъ отдѣляется дорога въ Кале-богазъ, выходящая на Сиври-чайскую дорогу изъ Ольты въ Эрзерумъ; дорога эта идетъ сначала въ южномъ направленіи вдоль и правѣе (з.) ручья, верстахъ въ 2-хъ пересѣкаетъ невысокій кряжъ холмовъ и за ними спускается въ юго-восточномъ направленіи въ Сиври-чайское ущелье).

Отъ сел. **Инче** до с. **Идалія** $9^1/_2$ верстъ аробной дороги.

Примѣчаніе: 5-ти вер. карта мѣстами не соотвѣтствуетъ настоящему описанію дороги.

Источникъ: Маршрутъ № 2. Описаніе дороги отъ с. Инче до сел. Идалія 1906 г., Вице-консула Добошинскаго.

---

122 **Вѣтвь дороги № 119.**

С. **Шипекъ**—$5^1/_3$ дорога влѣво (с.-з.) въ сел. Рабатъ—дорога влѣво—ручей—$6^1/_3$ выступъ отрога—дорога вправо (с.-з.) въ сел. Чифтликъ—ручей и дорога влѣво (ю.)—дорога вправо (с.-з.) въ сел. Чифтликъ—поперечная дорога—$8^1/_3$ поперечная дорога—ручей и дорога влѣво (з.) въ сел. Гасирикъ—дорога вправо (в.) въ сел Чифтликъ и сѣдловина—дорога влѣво (ю.) къ зданію соляныхъ промысловъ—$10^1/_3$ дорога влѣво въ сел. Рабатъ –дорога влѣво въ с. Рабатъ (зап.)—двѣ дороги вправо (в.)—$13^1/_3$ Сагиръ—$14^1/_3$ деревянная постройка—крутой спускъ—$15^1/_3$ Мегракомъ—постройки—$16^1/_3$ дорога влѣво (с.) въ сел. Ванкъ—развалины крѣпости Тортумъ-кала на скалѣ вправо (ю.)—$17^1/_3$

сѣв.-вост. окраина с. Тортумъ—$18^1/_3$ по рѣчкѣ Тортумъ-дереси, постройки справа въ садахъ —постройки вправо на террасѣ—дорога влѣво (з.) въ с. Миракумъ—$21^1/_3$ деревянный мостъ черезъ Тортумъ-дереси—постройка справа—бродъ черезъ р. Нихахъ-дереси—$22^1/_3$ **соединеніе** съ дорогой изъ Осъ-хана—въ с. Кысха-капусси.

Отъ с. **Шипекъ до пункта соединенія** съ дорогой изъ Осъ-хана въ с. Кысха-капусси $22^1/_3$ вер. аробвой дороги.

Итого $22^1/_3$ версты.

Бивачныя мѣста 1) Между с. с. Сагиръ и Тортумъ, по р. Тортумъ-дереси бивачныя мѣста на значительное число войскъ.

Позиціи. 1) На $6^1/_3$ вер. пути, фронтомъ на с.-з., протяженіемъ $^1/_2$ вер. 2) На хребтѣ (между 48 и 49 вер. пути) фронтомъ на с.-з., протяженіемъ $1^1/_2$—2 версты.

Примѣчаніе: 5-ти вер. карта мѣстами не соотвѣтствуетъ настоящему описанію.

Источникъ: Маршрутъ № 1. Маршрутное описаніе пути изъ Эрзерума въ Чорохскій край къ пограничному селенію Орджохъ 1906 г., Вице-консула Добошинскаго.

123 **Эрзерумъ**—$3^{7}/_{12}$ сел. Кявъ—$7^{3}/_{4}$ каменный мостъ черезъ р. Кара-су—$10^{5}/_{6}$ сел. Мюлькъ—12 дорога слѣва изъ сел. Тавника —$15^{5}/_{6}$ сел. Ергнисдъ—$16^{1}/_{3}$ дорога влѣво въ сел. Игдацоръ—$17^{11}/_{12}$ сел. Хачкеванкъ—дорога направляется по лощинѣ ручья—$19^{2}/_{3}$ соединевіе съ прямой дорогой изъ Хачкеванка (справа)—$20^{5}/_{6}$ конецъ лищины и поворотъ на с.—$21^{1}/_{12}$ сѣдловина (2060 метр)—$21^{7}/_{12}$ начало крутого подъема—$22^{1}/_{3}$ конецъ крутого подъема, поворотъ на с -в.—$23^{1}/_{12}$ поворотъ на с дорога пересѣкаетъ три оврага —$25^{1}/_{3}$ сѣдловина (2490 метр.)—$26^{7}/_{12}$ сѣдловина (2640 метр.)—дорога огибаетъ справа верховья глубокаго ущелья—30 $/_{2}$ соединеніе съ дорогой справа, выходящей изъ ущелья ручья, въ 3 вер. къ с. отъ горы Гяуръ-дага —$32^{1}/_{4}$ сѣдловина (2720 метр.)—$34^{1}/_{6}$ родникъ Думлу-пунары (2600 метр.)—$34^{1}/_{4}$ ручей и развѣтвленіе дороги—$36^{7}/_{12}$ сѣдловина (2620 метр.) и соединевіе дорогъ $37^{1}/_{2}$ развѣтвленіе дороги—дорога пересѣкаетъ два ручья и канаву между ними—$39^{1}/_{2}$ отдѣльная могилка слѣва и дорога вправо - 41 начало каменнаго забора—$41^{1}/_{2}$ каменная нежилая постройка,

дорога вправо —$41^{3}/_{4}$ конецъ каменнаго забора и дорога влѣво—42 ручей—$43^{1}/_{4}$ тропа вправо—$44^{1}/_{4}$ ущелье слѣва рѣчки Казанъ-дереси съ дорогой—$44^{2}/_{3}$ мостъ черезъ рѣчку (15 шаг. длины, 3 шага ширины)—$44^{11}/_{12}$ ущелье справа рѣчки Айри-чаиръ—дорога идетъ по лѣвому берегу рѣчки Алла-балыкъ —$45^{1}/_{2}$ мостъ черезъ рѣчку (12 шаг. длины и 3 шага ширины)—46 мостъ черезъ рѣчку (7 шаговъ длины и 3 шаг. ширины)—$46^{11}/_{12}$ сел. Зинаворъ—$48^{1}/_{6}$ ручеекъ и мельница справа—$49^{2}/_{3}$ кладбище справа—$49^{5}/_{6}$ поворотъ на з. и дорога вправо—$50^{1}/_{2}$ мостъ черезъ р. Алла-балыкъ-су (дл. 15 шаг., шириной 3 шага) и с Карангосъ—$51^{2}/_{3}$ мостъ черезъ рѣчку Алла-балыкъ-су (15 шаг. длины и 3 шаг. ширины)—$52^{7}/_{12}$ сел. Гасирикъ и дорога вправо—$53^{1}/_{4}$ перевалъ черезъ отрогъ 1930 метр.—дорога пересѣкаетъ два ручья —$54^{1}/_{2}$ перевалъ черезъ отрогъ (1990 метр.) —$55^{1}/_{2}$ верховья оврага съ ручьемъ—$56^{1}/_{2}$ сѣдловина (2140 метровъ)—крутой спускъ съ сѣдловины сначала на ю.-в. (800 шаг.), а потомъ на в. (1000 шаг.) къ ручью—$58^{1}/_{3}$ дороги слѣва—$58^{5}/_{6}$ вершина справа—$60^{1}/_{6}$ сел. Рабатъ.

От **Эрзерума** до с. Хачкеванка—18 вер. хорошей аробной дороги, допускающей движеніе всѣхъ родовъ войскъ и колеснаго обоза. Мѣстность, по которой пролегаетъ дорога, совершенно открытая и ровная, населенная. Войска будутъ обезпечены мясомъ, хлѣбомъ и фуражомъ. Расположеніе войскъ на отдыхѣ возможно, какъ на бивакѣ, такъ и по квартирамъ, но послѣднее не рекомендуется, вслѣдствіе грязныхъ жилищъ. Вода въ достаточномъ количествѣ и хорошаго качества. Топливо – кизякъ.

Подъемъ отъ с. Хачкеванка на Думлудагское плато—8½ верстъ представляетъ частью плохую аробную, частью вьючную дорогу, которая пролегаетъ по гористой мѣстности; при разработкѣ двухъ наиболѣе трудныхъ подъемовъ, общимъ протяженіемъ нѣсколько болѣе 1 версты, и при исправленіи въ нѣкоторыхъ мѣстахъ, этотъ наиболѣе трудный участокъ можетъ быть доступенъ для проѣзда полевой артиллеріи и двухколеснаго обоза. Попутныхъ селеній нѣтъ. Вода встрѣчается рѣдко и въ маломъ количествѣ, топлива нѣтъ. Бивачныхъ мѣстъ не имѣется. При отступленіи отъ Хачкеванка на Думлу-

дагъ условія для обороны весьма благопріятны. По Думлу-дагскому плато 13 верстъ дорога проходитъ по холмистой мѣстности, путь аробный, допускающій при расчисткѣ въ нѣкоторыхъ мѣстахъ отъ камней свободное движеніе всѣхъ родовъ войскъ и обозовъ. Мѣстность безлюдная и открытая, не благопріятствующая оборонѣ, хотя позиціи для задержанія противника встрѣчаются. Вода—лишь у родника Думлу-пунары и на сѣверномъ краю плато, топлива нѣтъ.

Съ ноября по май Думлу-дагское плато покрывается снѣгомъ и сообщеніе по нему крайне затруднительно.

Отъ спуска съ Думлу-дагскаго плато до с. **Рабатъ**—$20^2/_3$ вер. аробной дороги, въ нѣкоторыхъ мѣстахъ съ трудными подъемами и спусками, при разработкѣ каковыхъ, дорога будетъ доступна для движенія полевой артиллеріи и двухколеснаго обоза. На этомъ участкѣ встрѣчаются три селенія; на мѣстныя средства можно расчитывать въ самомъ ограниченномъ размѣрѣ и то лишь на мясо. Бивачныя мѣста встрѣчаются, но на маленькіе отряды. Вода повсюду въ изобиліи и хорошаго качества, топливо—отъ с Зинавора до

Думлу-дага—лѣсъ, отъ Зинавора до Рабата—кизякъ въ селеніяхъ. Мѣстность удобная для обороны.

Итого $60^1/_6$ верстъ.

Бивачныя мѣста. 1) Между с. с. Ергнисдомъ и Хачкеванкомъ. 2) У родника Думлу-пунары; родникъ 2 саж въ діаметрѣ и до $1^1/_4$ арш. глубиной. 3) У с. Зинаворъ. 4) У с. Карангосъ. 5) У с. Гасирика. 6) У с. Рабатъ.

Важные пункты и позиціи. 1) Эрзерумъ. 2) Позиція на сѣдловинѣ на $21^1/_{12}$ вер. пути, фронтомъ на ю.-з., протяженіемъ около $^1/_2$ версты. 3) Позиція на $23^1/_{12}$ вер. пути, фронтомъ на ю., протяженіемъ до $1^1/_2$ - 2 вер. 4) Позиціи на сѣдловинахъ на $25^1/_3$ и на $26^7/_{12}$ вер. пути, фронтами на ю., протяженіемъ первая $^1/_2$, а вторая около $^3/_4$ версты. 5) Позиція на сѣдловинѣ на $36^7/_{12}$ вер. пути, фронтомъ на с. и ю., протяженіемъ $1^1/_2$ вер. 6) Позиція на $39^1/_2$ вер. пути, фронтомъ на с., протяженіемъ около 1 вер. 7) Позиціи на перевалахъ черезъ отроги на $53^1/_4$ и $54^1/_2$ вер. пути, первая фронтомъ на з. и в., а вторая фронтомъ на з. и протяженіемъ каждая—около 1 версты. 8) Позиція на сѣдловинѣ

на $56^{1}/_{2}$ вер пути, фронтомъ на з. и в., протяженіемъ около 1 версты.

Общее заключеніе о дорогѣ. Такимъ образомъ, дорога отъ Рабата къ Эрзеруму черезъ с. с. Гасирикъ, Карангосъ, Зинаворъ, родн. Думлу-пунары, с. с. Хачкеванкъ, Ергнисдъ и Кянъ по своему характеру проходима на всемъ протяженіи лишь для пѣхоты, кавалеріи, горной артиллеріи и вьючнаго обоза; однако, при разработкѣ нѣкоторыхъ тяжелыхъ подъемовъ и спусковъ, она можетъ быть доступна для движенія полевой артиллеріи и двухколеснаго обоза; она выводитъ къ Эрзерумской крѣпости, минуя съ запада укрѣпленія Гурджи-богазскаго прохода. Вслѣдствіе значительной высоты Думлу-дага (свыше 2700 метровъ) наступленіе по этой дорогѣ зимой съ (ноября до мая) почти невозможно. На мѣстныя средства расчитывать нельзя. На отдыхъ войска могутъ располагаться только на бивакахъ. Водою дорога обезпечена, кромѣ спуска съ Думлу-дага къ сел. Хачкеванку. На Думлу-дагскомъ плато—отсутствіе топлива. Мѣстныя условія благопріятствуютъ оборонѣ. Климатъ здоровый.

Источникъ: Маршрутныя описанія дорогъ отъ Эрзерума къ Испиру и Тортуму 1907 года, Надворнаго совѣтника Добошинскаго.

---

124 Путь отъ Байбурта къ Артвину черезъ казу Испиръ: Байбуртъ, с. с. Тахто, Базахпунъ, (Пазакпуръ), Норкахъ, Кассаба, Испиръ, Мухшенъ (Мухуршенъ), Мумандъ, Фысыркинъ, Данцудъ, Чоргонсъ, гдѣ дорога выходитъ на путь изъ Эрзерума къ Артвину черезъ с. Эрсисъ.

Всего 53½ часа пути, изъ нихъ отъ Байбурта до Мухшена трудная аробная дорога (23½ часа пути), а далѣе горная вьючная тропа, недоступная для арбъ (30 час. пути).

Примѣчаніе: Вслѣдствіе краткости описанія пути, послѣдній на схемѣ показанъ мѣстами приблизительно.

Источникъ: Краткій военный обзоръ Кавказско-турецкаго театра военныхъ дѣйствій, Аверьянова (Добошинскаго). Изд. 1905 года, стр. 263.

---

125 **Батумъ**—5¼ таможенный постъ и шлагъбаумъ – 5½ аробная дорога и поворотъ шоссе—8½ Усть-Чорохскій постъ пограничной

стражи—$8^{3}/_{4}$ старое зданіе поста—9 пере-
права черезъ р. Чорохъ въ бродъ или на каю-
кахъ; переправа въ бродъ возможна лишь въ
малую воду и съ хорошимъ проводникомъ—
пикетъ пограничной стражи—$11^{1}/_{2}$ старая
крѣпость—$12^{3}/_{4}$ сел. Гонія—$13^{1}/_{2}$ Гонійскій
постъ пограничной стражи—$14^{1}/_{2}$ начало
подъема на западный отрогъ Кара-Шальвар-
скаго хребта 48 короткими зигзагами—
$17^{1}/_{2}$ круглая горка вправо на ней три де-
рева (выс. 105 саж.)—18 высшая точка
подъема—$19^{1}/_{2}$ ручей съ водопадомъ въ морѣ
—21 сел. Сарпы—$21^{1}/_{4}$ Сарпскій постъ по-
граничной стражи—подъемъ на отрогъ Кара-
Шальварскаго хребта семью зигзагами (весь
подъемъ 20 минутъ)—$22^{3}/_{4}$ высшая точка
подъема (121 саж.)—$23^{1}/_{4}$ сел. Учь-Кардашъ
—$26^{3}/_{4}$ конецъ спуска и начало Макріаль-
ской долины—$27^{1}/_{4}$ развалины греческой церк-
ви—$28^{1}/_{4}$ южная сторона Макріальской рав-
нины—сел. Макріалъ—$34^{3}/_{4}$ сел. Лиманъ—
$36^{1}/_{4}$ Лиманскійп остъ пограничной стражи, ту-
рецкій постъ Копмушъ—горная рѣчка—подъ-
емъ по очень крутой, скалистой и скользской
тропѣ—$39^{1}/_{4}$ перевалъ черезъ отрогъ горы
Охваме—крутой спускъ въ деревню Абу-Исла

по крутой каменной лѣстницѣ, ступени $1/2$ арш. вышины—сел. Абу-Исла—спускъ—поворотъ дороги на югъ и крутой подъемъ на гору Башкей—2 вер. сравнительно ровнаго пути—2 вер. спуску—горный ручей—подъемъ 4-мя зигзагами на протяженіи $1^1/_2$ вер.—1 вер. ровнаго пути—$1^1/_2$ вер. спуску къ дерев. Буджакъ—дер. Буджакъ—тропа спускается къ берегу моря и идетъ около $1^1/_2$ вер. вдоль послѣдняго—сел. Орто-Хопа—**г. Хопа** (около 47 вер., по другимъ свѣдѣніямъ только 37 верстъ).

Отъ **Батума** до р. Чороха участокъ дороги колесной въ сухое время года.

Затѣмъ до Лиманскаго поста пограничной стражи тропа частью разработанная.

Въ предѣлахъ Турціи—вьючная тропа, мѣстами трудная.

Прибрежное пространство южнѣе устья р. Чороха болотистое и сырое; весной и лѣтомъ сильныя лихорадки.

Источники: 1) Отчетъ и матеріалы о полевой поѣздкѣ офицер. Генер. Штаба Кавк. воен. окр. на приморскомъ театрѣ воен. дѣйствій въ 1899 г., стр. 51—83.

2) Рекогносцировки путей въ сѣверной части Лазистана 1886 году.

3) Дѣло развѣдыват. отдѣленія № 11—1904 г.

Примѣчаніе: Батумско-Лиманская (отъ Батума до сел. Лимана) прибрежная дорога считается протяженіемъ 25 верстъ (вѣдомость № 1, протокола Батумскаго областного совѣщанія 1907 года).

---

126 **Хопа**—дорога сначала идетъ мощеной тропой въ 3′ шир. вдоль праваго берега рѣки—3½ небольшой каменный мостъ черезъ притокъ р. Хопы-чая—5 вер мостъ черезъ рѣку—7 вер дер. Хемшину (Чаушлу)—9 турецкій постъ, невдалекѣ отъ перевала—10 перевалъ Цкаристы (603 саж. выс.)—крутой спускъ на протяженіи 1½ вер., часто имѣетъ видъ каменной лѣстницы съ ½ арш. ступенями—12½ постъ погр. стражи Кушанастскій—р. Ичхала-су—14 пикетъ Чевте-Кепри—18 поляна и мельница ур. Ичхала-су—18¾ мимо сел. Чатъ—19 сел. Дузъ-кей—21 сел. Макретъ—23 дорога (тропа) въ сел. Макретъ, развалины мечети, сел. Панчуретъ—24 родникъ у дороги, обдѣланный камнемъ, съ краномъ—24½ сел. Костанетъ—26¼ мостъ на каменныхъ устояхъ съ тонкой бревенчатой настилкой черезъ р. Ичхала-су—26¾ с. **Борчха.**

Отъ Хопы до турецкаго поста пограничной стражи прекрасно разработанная въ 5 шаговъ ширины дорога, годная и для колеснаго движенія. Затѣмъ до границы едва замѣтная тропа.

Отъ границы до поста Кушанастскаго старая вьючная караванная тропа шириной 2 шага, мощенная каменными плитами. Мостовая во многихъ мѣстахъ размыта и обвалилась. Эти мѣста опасны для движенія—даже для пѣшихъ.

Отъ Кушанастскаго поста до пикета—Чевте-Кепри тропа въ 1 шаг. ширины, довольно хорошо разработана чинами поста.

Далѣе до моста черезъ р. Ичхала-су прекрасная патрульная дорога 5 шаг. ширины (въ иныхъ мѣстахъ до 7 шаг.), съ довольно пологими уклонами и съ прочными деревянными мостами.

Не доходя 150 саж. до сел. Борчхи, патрульная тропа прекращается и дальше идетъ спускъ къ мосту черезъ р. Ичхала-су на протяженіи 1/4 вер. отвратительной каменистой тропой; затѣмъ по весеннему руслу рѣки до подъема на правый склонъ.

Позиціи: 1) На Цхаристкомъ перевалѣ съ включеніемъ вершины, находящейся сѣвернѣе столба № 5—хорошая позиція, фронтомъ на западъ, для отряда значительной силы. 2) На высотахъ, гдѣ расположено сел. Дузъ-кей, позиція на 2—3 батал., командующая надъ двумя ущельями, фронтомъ на югъ и на западъ. 3) Такая-же позиція на высотахъ сел. Макретъ, еще болѣе выгодная по направленію совершенно перпендикулярному къ ущелью Ичхалы. 4) Въ 1 верстѣ отъ Борчхи на отрогѣ позиція на 1 батал.

Бивачныя мѣста: 1) У Кушанастскаго поста. 2) У мельницы на площадкѣ на полкъ пѣхоты.

Источники: Отчетъ и матеріалы о полевой поѣздкѣ офицер. Генер. Штаба Кавк воен. округа на приморскомъ театрѣ воен. дѣйствій въ 1899 году, стр. 82—97.

Рекогносцировки путей въ сѣверной части Лазистана въ 1886 году.

---

127 Дорога изъ **Борчхи** въ турецкое мѣстечко **Архаве** на берегу моря (44 вер.) идетъ сначала по лѣвому берегу Чороха, затѣмъ по самому обширному и богатому въ краѣ ущелью

Мургульскому, пересѣкаетъ Понтійскій хребетъ лѣсистымъ Парехскимъ переваломъ (4458 ф.) и спускается въ Архавское ущелье. Худшія мѣста на этой дорогѣ—участки отъ Борчхи до устья р. Мургулъ и оттуда до с. Эргуна, которые принадлежатъ къ категоріи самыхъ плохихъ вьючныхъ тропъ. Второй участокъ обходится впрочемъ по правому берегу р. Мургулъ, но тамъ необходимъ мостъ черезъ нее, потому что существующій обойденъ рѣкой и остался на сушѣ; броды черезъ р. Мургулъ въ дождливую погоду закрываются. На остальномъ пространствѣ дорога составляетъ сносный вьючный путь, вымощенный на грязныхъ мѣстахъ и съ довольно пологимъ подъемомъ на перевалъ. У с. Башкей отъ дороги отдѣляется вѣтвь на Поросетскій перевалъ, но она длиннѣе и хуже и направляется въ с. Хопа.

Въ общемъ Мургульская тропа доступна для движенія войскъ съ вьюками, но въ худшихъ мѣстахъ она требуетъ разработки; зимой сообщеніе затруднительно. Нынѣ отъ р. Чороха до Дзансульскихъ мѣдно-плавильныхъ заводовъ (20 вер.) устроено Кавказскимъ мѣдно-промышленнымъ обществомъ шоссе.

Источники: Рекогносцировки выходовъ изъ долины Чороха черезъ границу 1886 г.

Протоколъ Батумскаго областного совѣщанія отъ 12 декабря 1907 года, по вопросу о необходимыхъ измѣненіяхъ въ существующей сѣти дорогъ Батумской области.

Артвинъ—Мело.

128 Дорога изъ Артвина поднимается крутымъ, лѣснымъ подъемомъ на гору Мерсуанъ и спускается въ Мело нѣсколькими вѣтвями (около 15 вер.)

Дорога раньше называлась большей Артвинской, потому что при туркахъ здѣсь происходило оживленное движеніе на Артвинъ. Въ сущности это ничтожная вьючная тропа, движеніе по которой однако возможно круглый годъ.

Источникъ: Рекогносцировки выходовъ изъ долины Чороха черезъ границу 1886 г., стр. 5 и 6.

---

129 **Сел. Орджохъ**—5 сел. Црія—7 сел. Ишхалбиръ—12 родникъ—22 пос. Мама-Цминда—24 **гор. Артвинъ.**

Отъ сел. Орджоха до г. Артвина ширина тропы до 2-хъ 3-хъ арш. Крутизна тропы не

одинакова: между Орджохомъ и Црiей—одинъ подъемъ крутизной отъ 5 до 8° и одинъ спускъ крутизной до 10°; между Црiей и Артвиномъ также одинъ подъемъ—длиною 9 вер., крутизною до 15—20°, и одинъ спускъ — длиною 10 верстъ, крутизной до 15°. На вершинѣ послѣдняго подъема находится незначительный родникъ холодной воды; на протяженiи отъ Црiи до Артвина тропа переходитъ черезъ два незначительныхъ ручья въ бродъ и рѣчку Чихилетъ, близъ самаго Артвина, по мосту, длина котораго 4 саженъ, ширина 1 сажень. Вообще тропа эта относится къ разряду разработанныхъ тропъ. Зимой сообщенiе часто прерывается совершенно.

Недостатка въ водѣ и топливѣ на этомъ пути не встрѣтится, подножнаго корма нѣтъ нигдѣ.

Источники: Протоколы Батумскаго областного совѣщанiя 1907 года, вѣдомость № 1.

В. Я. Лисовскiй. Чорохскiй край, выпускъ II, изд. 1887 года.

№№ по порядку.	Наименованіе пунктовъ, черезъ которые проходитъ дорога. Пункты, гдѣ мѣняется родъ дороги; краткая характеристика проходимости дороги. Бивачныя мѣста. Важные пункты и позиціи.
	XVIII. Пути изъ Эрзерума къ Черноморскому побережью.
130	**Ризэ**—7$^1/_2$ часовъ ханъ—13 часовъ Джимиль—23$^1/_2$ часовъ Кянъ (мостъ черезъ р. Чорохъ), въ 1$^1/_4$ час. разстоянія ниже моста—**г. Испиръ.** Съ 1905 года начата постройка шоссе Ризэ—Испиръ, разработанво пока около 10 километровъ пути. **Источники:** Донесеніе Вице-Консула Маевскаго 1907 г. № 61. Рукопись Генералъ-маіора Пржевальскаго, исправленная Надворнымъ совѣтникомъ Добошинскимъ; донесеніе его 4-го августа 1908 г. № 84.
131	**Эрзерумъ**—5 сел. Чифтликъ—9$^1/_4$ деревянный мостъ черезъ р. Кара-су—12 сел. Озни—12$^1/_2$ дорога влѣво въ с. Караарзъ и кладбище слѣва—13$^1/_4$ поперечвая

дорога и развѣтленіе дороги—$15^1/_4$ ручей и поперечная дорога, вправо въ с. Пайгариджъ —$15^1/_2$ поперечная дорога—16 поворотъ на сѣверъ вблизи двухъ мельницъ слѣва—$17^1/_4$ кладбище слѣва—$17^1/_2$ южная окраина сел. Тархкуни—19 с. Норшенъ—23 дорога слѣва изъ с. Арчика—$26^5/_6$ сѣдловина (2350 метр.) и развалины полиц. поста слѣва—$29^1/_6$ сѣдловина (2390 метр.) и дорсга влѣво—$30^1/_6$ перевалъ—2390 метр. черезъ поперечный отрогъ—$33^1/_4$ сел. Еникей—34 мельница слѣва и начало крутого спуска—$35^1/_2$ конецъ крутого спуска у рѣчки Шадъ—$36^1/_4$ каменный мостъ черезъ р. Шадъ—$36^3/_4$ вправо развалины моста на р. Шадъ—37 переправа въ бродъ черезъ ручей у развалинъ моста—38 ручеекъ и дорога влѣво на с Риза-кендъ—$38^1/_2$ развалины хана слѣва и дорога вправо —$39^3/_4$ могилки справа—$40^1/_3$ перевалъ 2270 метр. черезъ поперечный отрогъ горы Деликавакъ—43 сѣдловина и перекрестокъ дорогъ 2320 метр.—$43^1/_2$ оврагъ—$44^1/_2$ сліяніе двухъ ручьевъ—$45^2/_3$ дорога вправо въ с. Учь-килиса —46 ручей у вершинки справа—$46^1/_3$ къ с.-в.-в. отъ дороги въ $1^1/_4$ вер. с. Учь-килиса —$46^1/_2$ рѣка Олухлы (бродъ 15 шаг. шири-

ной, 1 ф. глубины) – 48 перевалъ черезъ хребтикъ 2230 метр.—$48^1/_6$ оврагъ и дорога вправо—$48^1/_2$ перевалъ 2280 метр. и перекрестокъ дорогъ—$50^1/_2$ сел. Топрахъ-кале — 51 перекрестокъ дорогъ — 52 ручей и мельница слѣва—53 дорога пересѣкаетъ ручей— 54 дорога справа — $54^1/_6$ родникъ справа и дорога влѣво въ с. Агзы-ачикъ—$55^1/_6$ дорога слѣва изъ с. Агзы-ачика и сѣдловина 2250 метр.—$56^2/_3$ дорога вправо и поворотъ дороги на сѣверъ—$56^{11}/_{12}$ дорога влѣво въ с. Агски (въ $^1/_2$ вер. влѣво)—$57^5/_{12}$ дорога влѣво въ с. Агски у могилокъ на выступѣ – $57^3/_4$ перекрестокъ дорогъ —$58^1/_4$ перекрестокъ дорогъ —$58^1/_2$ ручей и развалины церкви слѣва и дорога влѣво въ с. Зекрекъ—$59^5/_{12}$ дорога вправо – $60^1/_{12}$ дорога влѣво въ сел Зекрекъ — $60^1/_3$ дорога влѣво—$60^7/_{12}$ дорога вправо —$60^3/_4$ подошва холмовъ—$62^1/_4$ начало плато у перекрестка дорогъ 2280 метр.—подошва южныхъ скатовъ хребта Хортикъ – дага—$63^1/_2$ дорога вправо въ сел. Яглы—$63^{11}/_{12}$ дорога влѣво—$64^1/_{12}$ дорога влѣво — $65^1/_6$ поворотъ на з. у перекрестка дорогъ (2600 метр.) — $66^5/_6$ дорога влѣво въ с. Караханъ и перевалъ 2700 метр , спускъ длиной 5000 шаговъ,

весьма крутой, съ многочисленными зигзагами—$67^1/_6$ развѣтвленіе дороги – 68 соединеніе въ одну—$70^5/_{12}$ развѣтвленіе дороги—$71^5/_{12}$ дорога слѣва—$71^1/_2$ соединеніе въ одну—$71^2/_3$ начало спуска въ лѣсистое ущелье съ обрывистаго уступа, длина 1100 шаговъ—73 ручей слѣва и развалины церкви на утесѣ справа $73^1/_3$ соединеніе двухъ ущелій съ двумя ручьями, дорога справа—$74^1/_6$ дорога оставляетъ русло рѣчки—$75^5/_{12}$ с. Хортикъ по лѣвому берегу рѣки—76 ручей и постройка слѣва—$76^1/_6$ бродъ на правый берегъ, ущелье суживается до 50 шаговъ—77 бродъ на рѣкѣ, на лѣвый берегъ—$77^5/_6$ ущелье расширяется до $^1/_2$ вер.—$78^1/_3$ выходъ въ ущелье р. Чороха у деревяннаго моста черезъ рѣку на аробную дорогу—$78^1/$ бродъ на рѣкѣ, по ущелью которой шла дорога—79 скалистый берегъ р. Чороха—$80^1/_6$ крутой спускъ (450 ш.) съ выступа горъ—$80^{11}/_{12}$ дорога слѣдуетъ въ садахъ сел. Джуренгисъ—$81^2/_3$ крутой подъемъ (500 шаг. длин.) на второй выступъ горъ праваго бока ущелья р. Чороха —82 крутой спускъ (500 ш. дл.) со второго выступа въ оврагъ—$82^1/_3$ оврагъ—$82^7/_{12}$ развалины старинной пагоды справа—83 **Испиръ.**

От **Эрзерума** до Норшена—19 верстъ хорошей аробной дороги, допускающей движеніе всѣхъ родовъ войскъ и колеснаго обоза; вслѣдствіе вязкости грунта въ нѣкоторыхъ мѣстахъ, движеніе въ распутицу для артиллеріи и обоза будетъ затруднительно. Мѣстность, по которой пролегаетъ дорога—совершенно открытая и равнинная, густо населена, войска будутъ обезпечены мясомъ, хлѣбомъ и фуражемъ Вода въ достаточномъ количествѣ и хорошаго качества. Топливо -кизякъ.

Отъ сел. Норшена до р. Улухлы (близъ с. Учь-килиса)—27½ вер. аробной дороги, мѣстами плохой и даже вьючной (спускъ къ р. Шадъ отъ с. Ени-кея); для движенія полевой артиллеріи дорога доступна съ большимъ трудомъ, а для обоза—только двухколеснаго, при чемъ на протяженіи 1½ вер., при спускѣ къ р. Шадъ, потребуется разработка дороги. Мѣстность гористая, мало населенная, на мѣстныя средства расчитывать нельзя; вода всюду и хорошаго качества, топливо отсутствуетъ, кромѣ небольшого запаса кизяка въ с. Ени-кей.

Отъ р. Улухлы до южной подошвы хребта Хортикъ-дагъ—17 вер. аробной дороги, допу-

скающей движеніе полевой артиллеріи и обоза, но легкаго двухколеснаго; для проѣзда артиллеріи потребуются исправленія дороги въ нѣкоторыхъ мѣстахъ, а при подъемѣ отъ р. Улухлы и разработка дороги вновь на протяженіи $^3/_4$ вер.. Мѣстность гористая, частью холмистая, вблизи дороги встрѣчается достаточное число селеній, войска могутъ расчитывать на мѣстныя средства въ ограниченномъ количествѣ. Вода въ изобиліи и хорошаго качества. Молодой и рѣдкій лѣсъ встрѣчается лишь у с. Учь-килиса и близъ сел. Агзы-ачикъ; въ близлежащихъ селеніяхъ можно найти запасы кизяка.

Отъ подошвы южныхъ склоновъ хребта Хортикъ-дагъ до выхода въ ущелье р. Чороха — 15 вер. вьючной дороги, доступной лишь для пѣхоты, кавалеріи, (которой придется спѣшиваться) и для горной артиллеріи на вьюкахъ; обозъ вьючный легкій. Особенно будетъ тяжелъ подъемъ на хребетъ Хортикъ-дагъ при движеніи изъ Испира къ Эрзеруму на протяженіи $3^1/_2$ вер., для подъема вьюковъ потребуется много времени. Съ ноября до мая движеніе черезъ перевалъ закрывается и сообщеніе между Эрзерумомъ и Испиромъ

происходитъ черезъ Байбуртъ. По пути расчитывать на мѣстныя средства нельзя. Лѣсъ встрѣчается отъ Хортикъ-дага до с. Хортикъ, вода по сѣверную сторону Хортикъ-дага въ изобиліи и хорошаго качества.

Отъ выхода дороги въ ущелье р. Чороха до **г. Испира**—4½ вер. аробной дороги, доступной для движенія трехъ родовъ войскъ и легкаго двухколеснаго обоза при нѣкоторыхъ исправленіяхъ. Вода изъ р. Чороха.

Итого 83 версты.

Бивачныя мѣста. 1) Между с. с. Тархкуни и Норшенъ. Топливо—кизякъ, вода изъ ручья хорошаго качества. 2) У с. Ени-кея. 3) Бивачныя мѣста у развалинъ хана. 4) Бивачныя мѣста по теченію р. Улухлы и у с. Учь-килиса. 5) Обширныя бивачныя мѣста у с. Топрахъ-кале. 6) Обширныя бивачныя мѣста у с. Зекрекъ. 7) На 71 верстѣ пути въ рѣдкомъ лѣсу, между двухъ ручьевъ. 8) Бивакъ у с. Джуренгисъ. 9) Къ западу отъ г. Испира.

Важные пункты и позиціи. 1) Эрзерумъ. 2) Позиція на 25⅚ вер. пути, протяженіемъ

$^{1}/_{3}$ вер., фронтомъ на югъ, съ которой обстрѣливается ущелье. 3) Позиція на $26^{5}/_{6}$ вер. пути, на сѣдловинѣ, фронтомъ на с.-з. и ю.-в., протяженіемъ $^{3}/_{4}$ вер.; развалины каменной постройки могутъ послужить опорнымъ пунктомъ на 1 взводъ, есть бойницы. 4) На перевалѣ черезъ отрогъ, на $30^{1}/_{6}$ вер пути—позиція фронтомъ на с. и ю, протяженіемъ $^{1}/_{2}$—$^{3}/_{4}$ вер. 5) На $36^{3}/_{4}$ вер. пути, на хребтикѣ—позиція фронтомъ на югъ, протяженіемъ $^{1}/_{2}$ вер. 6) На поперечномъ отрогѣ Дели-кавакъ, на $40^{1}/_{3}$ вер. пути—позиція фронтомъ на ю.-в., протяженіемъ около 1 вер. 7) На сѣдловинѣ, на 43 вер. пути—позиція фронтомъ на с. и ю., протяженіемъ около 1 вер. 8) Позиція на перевалѣ на $48^{1}/_{2}$ вер. пути, фронтомъ на ю. и с., протяженіемъ $1^{1}/_{2}$—2 вер. 9) На сѣдловинѣ, на $55^{1}/_{6}$ вер. пути—позиція фронтомъ на ю., протяженіемъ около $^{3}/_{4}$ вер. 10) На 57 вер. пути—позиція фронтомъ на с. и ю., протяженіемъ $^{1}/_{2}$ вер. 11) Позиція на 67 верстѣ пути на перевалѣ, фронтомъ на с.-з. и ю.-в., протяженіемъ около $^{3}/_{4}$ вер. 12) Позиція на 80 вер. пути, на выступѣ горъ, фронтомъ на ю. з. и с.-в., протяженіемъ около $^{1}/_{2}$ вер. 13) Позиція на

$81^2/_3$ вер. пути, на выступѣ горъ, фронтомъ на ю.-з. и с.-в., протяженіемъ около $^1/_2$ вер.
14) Испиръ—узелъ путей.

Мостъ черезъ р. Шадъ длиной 50 шаг., ширина 4 шаг., каменный, старинной прочной постройки въ одну арку съ камен. перилами. Мостъ черезъ р. Чорохъ деревянный съ перилами на каменномъ быкѣ, длина 130 шаг., ширина 4 шаг.

Общее заключеніе о дорогѣ. Такимъ образомъ, дорога отъ Эрзерума въ Испиръ черезъ с. с. Норшенъ, Ени-кей, Топрахъ-кале и Хортикъ на всемъ своемъ протяженіи доступна для движенія лишь небольшого отряда изъ нѣсколькихъ батальоновъ, съ придачей небольшого числа горныхъ орудій на вьюкахъ и небольшой конной части; обозъ долженъ быть вьючный. Вслѣдствіе недостатка въ мѣстныхъ средствахъ, отрядъ долженъ быть обезпеченъ всѣмъ необходимымъ. Войска могутъ располагаться исключительно на бивакахъ, водою будутъ обезпечены всюду и недостатокъ будетъ ощущаться на нѣкоторыхъ бивакахъ въ топливѣ. Слабый отрядъ можетъ задержать наступленіе болѣе сильнаго про-

тивника. Климатическія условія благопріятны: по сѣверную сторону хребта Хортикъ-дага климатъ умѣренно-теплый, по южную умѣренно-холодный. Вслѣдствіе высоты перевала черезъ хребетъ Хортикъ-дагъ (2700 метр.), сообщеніе по этой дорогѣ закрывается почти на полъ-года съ ноября до мая.

Источникъ: Маршрутныя описанія дорогъ отъ Эрзерума къ Испиру и Тортуму 1907 года, Надворнаго совѣтника Добошинскаго.

---

132 **Испиръ**—1 вер. крутой спускъ (100 шаг.) къ ручью у постройки—$1^3/_4$ начало крутого (220 шаг.) подъема надъ правымъ берегомъ ручья—$2^3/_4$ сліяніе двухъ ручьевъ и дорога влѣво и начало крутого подъема зигзагами на протяженіи 1000 шаг., въ ю.-в. направленіи на горный выступъ—$3^5/_{12}$ скалистая вершина слѣва и крутой спускъ (500 шаг.) въ ущелье ручья—$5^1/_{12}$ дорога оставляетъ ручей и поднимается (1150 шаг.) круто зигзагами на выступъ западнаго берега ручья—$6^1/_3$ конецъ спуска—$6^2/_3$ соединеніе двухъ ущелій съ ручьями, перекрестокъ пяти дорогъ—7 постройка справа—$8^1/_4$ дорога справа и с. Танзутъ—мимо с. Крансъ—$9^1/_2$ с. Цитангъ—10 ручей

и дорога слѣва изъ с. Крансъ—$10\frac{1}{2}$ ручей и тропа влѣво—$11\frac{3}{4}$ истоки ручья—$12\frac{1}{12}$ перевалъ черезъ отрогъ хребта Хортикъ-дага (2420 метровъ) и дорога вправо—$13\frac{5}{12}$ родникъ слѣва—$14\frac{1}{6}$ перевалъ черезъ хребетъ Хортикъ-дагъ (2700 метровъ), могилки справа —$14\frac{1}{3}$ перекрестокъ дорогъ—15 площадка—$16\frac{1}{3}$ конецъ спуска и поперечная дорога въ с. Яглы—$17\frac{7}{12}$ начало крутого спуска (500 шаг.)—$18\frac{1}{4}$ выходъ на аробную дорогу изъ с. Караханъ въ с. Кара-кая—$18\frac{3}{4}$ сел. Кара-кая. деревянный мостъ черезъ ручей (12 шаг. длины и 3 шаг. ширины)—$19\frac{5}{12}$ дорога вправо—$19\frac{7}{12}$ дорога влѣво—$20\frac{5}{12}$ с. Инджесу и бродъ черезъ ручей—$21\frac{1}{6}$ выходъ на плато—$21\frac{1}{2}$ дорога слѣва изъ с. Орта верана —$23\frac{11}{12}$ дорога слѣва—$24\frac{1}{4}$ развѣтвленіе дороги—$25\frac{1}{12}$ сѣдловина (2330 метровъ) и перекрестокъ дорогъ—$26\frac{1}{3}$ спускъ съ террасы—$27\frac{5}{12}$ с. Башкендъ и дорога вправо въ с. Башъ-оваджикъ—$27\frac{7}{12}$ дорога влѣво—28 дорога влѣво въ с. Ахорджикъ—$29\frac{1}{6}$ ручей —$29\frac{1}{3}$ ручей и мельница слѣва—$29\frac{11}{12}$ сел. Цитаханъ, дорога вправо въ с. Башъ-оваджикъ—$31\frac{1}{12}$ ручей и дорога влѣво въ сел. Кабакъ-тепе—$31\frac{1}{2}$ дорога слѣва—33 сел.

Арабъ-кендъ — $34^1/_4$ конецъ подъема на отрогъ —35 выступъ надъ ущельемъ ручья слѣва и дорога къ югу, крутой спускъ (500 шаг.) на узкую и длинную террасу—$35^2/_3$ дорога слѣва—$35^{11}/_{12}$ могилки слѣва и начало крутого спуска — $36^1/_2$ сел. Сирли—$37^1/_6$ дорога влѣво и деревянный мостикъ черезъ ручей—$37^1/_4$ мельница справа и входъ въ узкую трещину (15—20 шаг.)—$37^3/_4$ выходъ изъ трещины—38 крутой подъемъ на выступъ и дорога влѣво—$38^1/_6$ ручей—40 перевалъ черезъ хребетъ (2490 метровъ), могилки справа и дорога вправо—$41^1/_2$ выступъ—$41^5/_6$ крутой спускъ къ ручью Гузгунъ су и дорога вправо въ с. Гузгунъ, крутой подъемъ на лѣвый бокъ ущелья ручья—$42^1/_3$ ручеекъ—$42^7/_{12}$ ровная площадка и дорога вправо—$42^3/_4$ ручеекъ—$43^1/_6$ дорога влѣво—$43^5/_6$ лощина справа съ каменно-угольными копями—$44^1/_4$ начало спуска—$44^{11}/_1$ выходъ на слѣды разработанной к лесной дороги къ каменно-угольнымъ копямъ—$45^7/_{12}$ бродъ на рѣкѣ Биздиганцъ-су (2 арш. глубиной и 15 шаг. ширины) и подъемъ на ю.-з. 8-ю разработанными зигзагами на перевалъ хребта, составляющаго западный отрогъ Думлу-дага (2670 метр.), длина подъ-

ема около $2^1/_2$ вер.. соединеніе съ колесной дорогой справа, разработанной къ каменноугольнымъ копямъ—съ перевала дорога спускается также 8 длинными разработанными зигзагами, на протяженіи $6^1/_2$ верстъ—$51^1/_6$ дорога слѣва—$51^1/_3$ родникъ—$52^1/_{12}$ вершина слѣва—$54^5/_{12}$ ручей—$54^2/_3$ мѣсто сліянія двухъ ручьевъ и входъ въ ущелье—дорога три раза пересѣкаетъ ручей и выходитъ изъ ущелья къ сел Ортузи ($58^1/_2$ вер.), лежащему у выхода на Эрзерумскую равнину—$59^1/_{12}$ перекрестокъ дорогъ—$61^5/_{12}$ ручей—$63^1/_3$ дорога на с. Игдацоръ—$64^3/_4$ перекрестокъ дорогъ—$66^{11}/_{12}$ сел. Тавникъ—$68^1/_2$ сел. Мюлькъ—$71^7/_{12}$ каменный мостъ черезъ р. Кара-су—$75^3/_4$ сел. Кянъ—79 выходъ на дорогу въ Гурджи-богазскій проходъ—$79^1/_3$ **Эрзерумъ.**

Отъ г. **Испира** до южной подошвы хребта Хортикъ-дагъ—$16^1/_3$ вер. тяжелой вьючной тропы, доступной лишь для пѣхоты, небольшой кавалерійской части (которая должна часто спѣшиваться), для горной артиллеріи съ трудомъ даже на вьюкахъ и для легкаго вьючнаго обоза. Съ ноября по май движеніе черезъ хребетъ Хортитъ-дагъ закрывается. Въ

котловинахъ встрѣчающихся на пути селеній войска могутъ расположиться б вакомъ. Вода по всему пути (кромѣ самаго перевальнаго участка) въ изобиліи и хорошаго качества, въ топливѣ будетъ ощущаться недостатокъ, т. к. лѣсовъ по пути нѣтъ и можно найти лишь запасы кизяка въ селеніяхъ.

Отъ южной подошвы хребта Хортикъ-дага до сел. Сирли—20 вер. аробной дороги, идущей большею частью по холмистой и равнинной мѣстности, поэтому она доступна для движенія всѣхъ трехъ родовъ войскъ и легкаго колеснаго обоза, при чемъ для движенія послѣдняго въ нѣкоторыхъ мѣстахъ потребуется исправленіе дороги. Войска могутъ расчитывать на мѣстныя средства въ Оваджикской котловинѣ. Вода въ изобиліи и хорошаго качества. Мѣстность безлѣсна и топливомъ служитъ кизякъ.

Отъ сел. Сирли до р. Биздиганцъ-су—9 верстъ большею частью вьючной съ небольшими аробными участками дороги, доступной для движенія пѣхоты, кавалеріи и горной артиллеріи на вьюкахъ, обозъ вьючный. Вода въ рѣчкахъ Сирли-су, Гузгунъ-су и Биздиганцъ-су. Мѣстность безлѣсна.

От. р. Биздиганцъ-су до сел. Ортузи—13 вер. разработанной колесной дороги, проложенной зигзагами через высокій отрогъ Думлу-дага; дорога допускаетъ движеніе всѣхъ родовъ войскъ и колеснаго обоза; однако, вслѣдствіе высоты перевала (2670 метровъ), сообщеніе зимой (съ половины ноября по половину апрѣля) прекращается. По южную сторону перевала вода въ изобиліи и хорошаго качества, мѣстность безлѣсная.

Отъ с. Ортузи до г. Эрзерума—21 вер. хорошей аробной дороги, допускающей движеніе всѣхъ родовъ войскъ и колеснаго обоза. Мѣстность открытая, равнинная, густо населенная, войска будутъ обезпечены хлѣбомъ, мясомъ и фуражемъ. Вода въ достаточномъ количествѣ и хорошаго качества. Топливо—кизякъ.

Итого 79 $^{1}/_{3}$ верстъ.

Бивачныя мѣста. 1) Къ востоку отъ г. Испира. 2) Между с. с. Танзутомъ и Цитангомъ. 3) У с. Кара-кая. 4) У с. Индже-су. 5) Въ котловинѣ Оваджика отъ с. Башкенда до сел. Арабъ-кенда. 6) У с. Сирли. 7) По

ручью Гузгунъ-су. 8) По рѣчкѣ Биздиганцъ-су. 9) У с. Орту и.

Важные пункты и позиціи. 1) Испиръ, узелъ путей. 2) Позиція на скалистой вершинѣ на $3^5/_{12}$ вер пути, фронтомъ на с-з. и ю., протяженіемъ $^1/_4$ вер 3) Позиція на выступѣ на $5^5/_6$ вер. пути, фронтомъ на с. и ю., протяженіемъ $^1/_4$ вер. 4) Позиція на $8^1/_4$ вер. пути, фронтомъ на с.-з, протяженіемъ $^1/_2$ вер 5) Позиція на перевалѣ на $12^1/_{12}$ вер. пути, фронтомъ на с.-в., протяженіемъ до $^3/_4$ вер. 6) Позиція на перевалѣ на $14^1/_6$ вер. пути, фронтомъ на с. и ю, протяженіемъ до 1 версты. 7) Позиція на сѣдловинѣ на $25^1/_{12}$ вер. пути, фронтомъ на с.-з-з., протяженіемъ $^3/_4$ вер 8) Позиція на $26^1/_3$ вер пути, фронтомъ на ю.-в, протяженіемъ $^2/_3$ вер. 9) Позиція на 33 вер. пути, фронтомъ на с., протяженіемъ до $^3/_4$ вер. 10) Позиція на $34^1/_4$ вер. пути, фронтомъ на с., протяженіемъ до $1^1/_4$ версты. 11) Позиція на 35 вер. пути, отъ выступа на правомъ флангѣ до высоты въ $^1/_2$ вер. къ ю.-в. отъ него, фронтомъ на ю.-з. 12) Позиція на перевалѣ черезъ хребетъ на 40 вер. пути, фронтомъ на с.-с.-в. и ю.-в.,

протяженіемъ около 1 версты. 13) Позиція на $43^1/_6$ вер. пути, фронтомъ на с., протяженіемъ около 1 вер 14) Позиція на перевалѣ на $47^1/_6$ вер. пути, фронтомъ на с. и ю., протяженіемъ около $1^1/_4$ вер 15) Позиція на $51^1/_3$ вер. пути, фронтомъ на ю., протяженіемъ $^1/_2$ вер. 16) Позиція на $53^5/_6$ в р. пути, фронтомъ на ю., протяженіемъ $^1/_2$ вер.

Общее заключеніе о дорогѣ. Такимъ образомъ, дорога отъ Испира въ Эрзерумъ черезъ с. с. Танзутъ, Кара кая, Башъ-кендъ, Арабъ-кендъ, Сирли. Ортузи и Тавникъ, вслѣдствіе вьючнаго характера на 1 и 3 участкахъ, допускаетъ движеніе лишь небольшого отряда съ легкимъ вьючнымъ обозомъ. На мѣстныя средства можно р считывать лишь въ небольшемъ количествѣ, главнымъ образомъ въ Эрзерумской равнинѣ и отчасти въ селеніяхъ Оваджикской котловины. На отдыхъ войска должны, главнымъ образомъ, становиться бивакомъ, въ исключительныхъ случаяхъ на квартирахъ въ селеніяхъ Эрзерумской равнины и Оваджикской котловины. Въ водѣ недостатка не встрѣтится, будетъ ощущаться недостатокъ лишь въ топливѣ, которымъ слу-

жить кизякъ. Климатъ—благопріятный, но на двухъ перевалахъ черезъ Хортикъ-дагъ и отрогъ Думлу-дага снѣга прекращаютъ сообщеніе почти на полъ-года (съ ноября по май). Мѣстныя условія на большей части протяженія пути благопріятствуютъ оборонѣ.

Примѣчаніе: Въ виду того, что съ 1907 года приступлено къ проложенію колесной дороги между Эрзерумомъ и Испиромъ по направленію отъ г. Испира на с. Танзутъ, разсматриваемая дорога въ ближайшемъ будущемъ должна пріобрѣсти большое значеніе и стать главнѣйшей магистралью между Испиромъ и Эрзерумомъ, а съ продолженіемъ ея до гор. Ризы—кратчайшимъ и удобнѣйшимъ выходомъ отъ Эрзерума къ Черному морю. Однако, въ зимнее время, вслѣдствіе высоты переваловъ, сообщеніе по этой дорогѣ будетъ встрѣчать большія затрудненія.

Источникъ: Маршрутныя описанія дорогъ отъ Эрзерума къ Испиру и Тортуму 1907 года, Надворнаго совѣтника Добошинскаго.

---

133 **Эрзерумъ**—6 Гезъ—14 мостъ на рѣкѣ Илиджаникъ-чай—$14\frac{1}{2}$ сел. Илиджа—внизъ по лѣвому берегу р. Кара-су или Сѣвернаго Ефрата—20 южнѣе с. Агаверь—$20\frac{1}{4}$ начало ущелья той же рѣки Кара-су—низомъ этого ущелья—27 южнѣе с. Аладжа—41 ханъ

Кара боюкъ—42$^1/_2$ пунктъ развѣтвленія съ колесной дорогой на Эрзинджанъ—долиной той-же рѣки Кара-су—47 мостъ Дженисъ-кепрю на ручьѣ Нердиванъ-дере, 50 конецъ этой долины—внизъ по ущелью той-же рѣки Кара-су, мимо с. Кучумъ-Кавторичъ, 51$^1/_2$ переходъ по мосту на правый берегъ рѣки Кара-су—луговая долина—58 частный перевалъ -60$^1/_2$ Ашкала—66 ханъ—73$^1/_2$ с. Беднагабанъ—перевалъ—84$^1/_2$ постъ Гурдень—96 Копъ-ханъ 106 поселокъ Ма'аденъ-Ханлари—121 гор. Байбуртъ—125 перевалъ—128 сел. Вазаръ-ханъ—138$^1/_2$ мостъ и поселокъ Ослухъ-ханъ—142$^1/_2$ сел. Балахоръ—146$^1/_2$ Хадрахъ—149$^1/_2$ ханъ—подъемъ на хребетъ Вавукъ-дагъ—151$^1/_2$ перевалъ 6800 фут. на$_2$ хребтѣ Вавукъ-дагъ—154$^1/_2$ ханъ—158$^1/.$ мостъ—157 пос. Гечудъ-ханлари—163$^1/_2$ сел8 Кала-кей—165$^1/_2$ посел. Мурадъ-ханъ—16ія мостъ на рѣкѣ—169$^1/_2$ пунктъ раздѣленія шоссе на Эрзерумъ и Эрзинджанъ—172 Текке—178 Сарды и мимо г. Гюмюшхане—179 сел. Далдаванъ—185 Аджеми-ханлари—191 мостъ на рѣкѣ и мимо с. Бешъ-килиса—каменный мостъ до 50 саж. длины—195 ханъ Харава-ханлари—198$^1/_2$ Эки-су—202$^1/_2$ сел.

Демерчи су—206½ сел. Ардаса (890 метр.) —ханы—два моста черезъ р. Харпутъ-чай —221½ сел. Зигана (1220 метр.)—230½ перевалъ Зигана 1860 метр., ханъ и родникъ—241 сел. Хамси-кей—251 Керемитъ-ханларъ (610 метр.)—255 Мексинъ-ханларъ (360 метр.)—258½ Джевизлыкъ (320 метр.) при сліяніи р. р. Мачка-су и Майрамъ-она-су —259½ ханы—263½ Магараджи 200 метр. —269½ Іесиръ-оглы (146 метр.)—272 Мюгюрджи-кепрю 120 метр.—273½ ханъ Айкасикъ—274½ родникъ и начало водопровода въ г. Трапезондъ—276½ Хошогланъ—280½ Ланча-кепрю—мостъ черезъ р. Дегерменъ-дере—286½ **Трапезондъ.**

Отъ г. **Эрзерума** до г. **Трапезонда** 286½ верстъ хорошо содержимаго шоссе шириной 6—12 шаговъ. (По другимъ свѣдѣніямъ отъ г. Эрзерума до г. Трапезонда 300 съ небольшимъ верстъ).

Итого 286½ версты.

Бивачныя мѣста. 1) Въ Эрзерумской равнинѣ. 2) Ашкала. 3) На равнинѣ у Копъ-хана, топливо имѣется. 4) Далѣе до сел. Бешъ-килиса по долинамъ рѣкъ и ручьевъ;

топлива по большей части не имѣется. 5) Бивакъ въ садахъ сел. Бешъ-килиса топливо имѣется. 6) На перевалѣ Зигана въ іюлѣ и началѣ августа. 7) У с. с. Джевизлыкъ и Хамси-кея только въ сухое время года и то по склонамъ горъ. Въ сырое время года войска можно помѣщать по ханамъ. На участкѣ Текке-Трапезондъ вода всюду въ неограниченномъ количествѣ и хорошаго качества. топливо древесное подъ рукой. Подножный кормъ на перевалѣ Зигана. 8) Трапезондъ 4000 дворовъ.

Примѣчаніе: Всѣ бивачныя мѣста въ ущельяхъ очень тѣсныя: на батальонъ—два, не больше.

Важные пункты и позиціи. 1) Эрзерумъ. 2) Ханъ Кара-боюкъ, узелъ путей: шоссе на Трапезондъ и колесной дороги на Эрзинджанъ. 3) На хребтѣ у поста Гургенъ на дивизію. 4) Не доходя Копъ-хана двѣ позиціи въ 1-ой вер. одна отъ другой; при выходѣ на перевалъ —позиція на бригаду. 5) За Копъ-ханомъ позиція на 1 батал., на холмахъ у входа въ тѣснину. 6) Не доходя 1-й верст. до пос. Ма'аденъ-ханлари при входѣ въ тѣснину, позиція на бригаду. 7) Не доходя 12 вер. до г. Байбурта позиція на 1 батал. 8) Въ

2-хъ вер. къ юго-востоку отъ Байбурта позиція на 1 батальонъ на холмахъ праваго берега. 9) Г. Байбуртъ, взятый штурмомъ нашими войсками въ 1829 г. 10) Не доходя сел. Вазаръ-ханъ въ 1-ой вер. позиція на бригаду на холмахъ. 11) Въ 4-хъ вер. не доходя сел. Балахоръ позиція на бригаду на крутой горѣ. Впереди фронта и праваго фланга протекаетъ рѣка, проходимая въ бродъ. 12) У сел. Балахоръ, на холмахъ, запирающихъ выходъ изъ долины ручья—позиція на полкъ. 13) Не доходя 1 вер. до хана у сел. Хадрахъ—при входѣ дороги въ тѣснину ручья—позиція на бригаду. 14) У перевала на хребтѣ Вавукъ-дагъ позиція на двѣ роты. 15) На участкѣ—Кала-кей—Гечудъ-ханлари въ долинѣ рѣки—4 послѣдовательныхъ позиціи на 2 роты каждая. 16) Въ $2^1/_2$ вер. за сел. Мурадъ-ханъ и въ $1^1/_2$ вер. отъ группы домовъ позиція на холмахъ на 3 батальона, путь отступленія за лѣвымъ флангомъ; тамъ же у группы домовъ—позиція на батальонъ. 17) У Текке—позиція на скалѣ занятой селеніемъ, на батальонъ; болѣе доступна съ с.-з., съ ю. и в., скала совершенно отвѣсна. 18) На участкѣ Сарды-Текке имѣется около 8

позицій на отряды силой до 1 батал. 19) У Аджеми-ханлари, позиція на 2 роты. 20) Не доходя 1 вер. до сел Башъ-килиса, позиція на 1 батал., подступы—сады подходятъ непосредственно къ позиціи. 21) У Харабэ-ханлари—позиція на 2 роты. 22) На линіи хана Эки-су на лѣвомъ берегу рѣки позиція на 1 батал. 23) У сел. Демерчи-су позиція на 1 роту. 24) На южномъ склонѣ перевала Зигана вплоть до Ардасы—прекрасныя арьергардныя позиціи почти на каждой верстѣ дороги. 25) На перевалѣ Зигана—недурная позиція, фронтомъ на обѣ стороны. 26) У сел Хамси-кей—сильная позиція, фронтомъ на сѣверъ, въ видѣ нѣсколькихъ другъ надъ другомъ командующихъ террасъ. 27) На склонѣ высотъ за сел. Джевизлыкъ хорошая позиція фронтомъ на югъ. 28) Трапезондъ.

Всѣ указанныя въ описаніи въ пунктахъ 3—23 позиціиф—ронтомъ къ противнику, наступающему со стороны Трапезонда.

Источники: 1) Сводъ маршрутовъ по Азіятской Турціи. А И. Гиппіусъ. Изд. 1892 г., стр. 98—101 2) Маршруты №№ 1, 2 и 3 Вице-консула Маевскаго и поручика Каблицкаго.

Краткій очеркъ населенія и мѣстныхъ средствъ раіона путей, обходящихъ укрѣпленную Эрзерумскую равнину съ юга.

Раіонъ заключаетъ въ себѣ большую часть четырехъ казъ Эрзерумскаго вилайета: Хнысъ, Кыги Терджанъ и Козучанъ и отчасти казу Эрзерумъ; всю казу Варто и части казъ Мушъ и Чабахчуръ Битлисскаго вилайета.

Населеніе. Въ порядкѣ численности главныя народности слѣдуютъ такъ: большую массу составляютъ курды, за ними идутъ армяне, затѣмъ уже турки, и въ небольшемъ числѣ айсоры, кавказскіе горцы, евреи, цыгане и др.

Курды могутъ быть раздѣлены на три группы:

I. Племенные курды, образующіе аширеты (нѣсколько родственныхъ семей или шатровъ образуютъ родъ, послѣдніе образуютъ колѣно, и нѣсколько колѣнъ группируются въ аширеты и по именамъ родоначальниковъ старшихъ родовъ называются послѣдніе); племенные курды дѣлятся

на осѣдлыхъ, полуосѣдлыхъ (это самая значительная группа, занятіе ихъ овцеводство и отчасти земледѣліе) и кочевыхъ, обитающихъ въ южной части раіона.

II. Курды неплеменные — райя составляютъ главную массу мусульманскаго населенія казъ Алашкертъ, Хнысъ, Кыги и Варто и значительную часть мусульманскаго населенія Ванскаго вилайета (средняя часть).

III. Курды кизилбаши въ основаніе вѣрованій которыхъ легко, какъ христіанство, такъ и мусульманство шіитскаго толка, что явилось серьезной причиной вражды между ними и остальными курдами суннитами, а также турками, послѣднихъ кизилбаши ненавидятъ отъ всей души; къ христіанамъ кизилбаши относятся гораздо дружелюбнѣе, чѣмъ къ туркамъ.

Распредѣленіе жителей по національностямъ и вѣроисповѣданіямъ: I христіанъ 19,6% (армяно-грегор.), 0,5% православныхъ (греки), II мусульманъ: 45,9% курды, 20,3% турки и 5,5% кавказскіе горцы; III—8,2% курдовъ кизилбашей.

По территоріи района населеніе разныхъ народностей распредѣляется такъ:

Армяне наиболѣе многочисленны въ Хнысѣ—37%, въ южной части казы Терджанъ—25%, въ казѣ Мушъ и Варто—47%, въ 4-хъ нахіяхъ казы Кыги—въ равнинѣ Хорти и въ долинѣ Пери-су—20%, и въ Гойнукѣ (казы Чабахчуръ)—21% всего населенія.

Турки въ сѣверной части раіона, главнымъ образомъ въ казѣ Терджанъ и у подножія южнаго склона Палантекена.

Кавказскіе горцы въ казѣ Варто.

Курды мусульмане племенные и неплеменные разбросаны по всему раіону, занимая преимущественно горныя части его; малочисленны курды въ сѣверо-западной части раіона—въ казѣ Терджанъ.

Курды кизилбаши живутъ въ Варто и въ Козучанѣ.

Продовольственныя средства раіона.

I. Сѣверная часть раіона.

а) Къ сѣв.-вост. углу района земледѣліе ничтожно и незначительные запасы хлѣба могутъ быть найдены въ районѣ Алтуна.

Овцеводство весьма значительно.

б) Далѣе на западъ въ казѣ Кыги и небольшой полосѣ Эрзерумской казы въ годы нормальнаго урожая бываетъ излишекъ зерна (пшеницы, ячменя), но на послѣднее трудно расчитывать, такъ какъ районъ этотъ лежитъ слишкомъ близко къ Эрзеруму.

Скотоводство здѣсь менѣе развито, чѣмъ въ предыдущемъ участкѣ.

в) Каза Терджанъ всегда изобилуетъ продовольственными средствами и считается одной изъ богатыхъ, снабжая хлѣбомъ сосѣднія казы.

Скотоводство здѣсь также значительно.

г) Къ казѣ Козучанъ земледѣліе совершенно ничтожно, а овцеводство достигаетъ огромныхъ размѣровъ.

II. Южная часть района.

д) Въ казѣ Хнысъ производительною частью является только долина Хнысъ-чая: культурная полоса вдоль рѣки превосходитъ своими средствами даже казу Терджанъ. Въ складахъ города Хныса сосредоточивается значительное количество пшеницы и ячменя.

Скотоводство значительно.

е) Въ казѣ Варто въ годы нормальнаго урожая остается значительный излишекъ пшеницы и ячменя.

Скотоводство весьма развито.

ж) Въ долинѣ Пери-су имѣется небольшой избытокъ хлѣба; ниже по рѣкѣ Пери-су на участкѣ Шепт-рнисъ — Мелиханъ имѣется большой избытокъ.

Скотоводство весьма развито.

з) Въ Нахіи Гойнукѣ, составляющей большую часть казы Чабахчуръ, скотоводство и земледѣліе также значительно.

Такимъ образомъ, въ районѣ количество пшеницы, ячменя—значительны, однако, на все это количество нельзя расчитывать, прійдется исключить избытокъ сѣверной половины района, вслѣдствіе близости его къ Эрзеруму.

Довольствіе мясомъ вполнѣ обезпечено.

Вопросъ о перевозочныхъ средствахъ менѣе удовлетворителенъ: аробъ въ краѣ вообще мало, вьючныхъ животныхъ за исключеніемъ Хнысской и Ефратской равнины почти нѣтъ, лошадей годныхъ въ упряжъ не имѣется, а верховыхъ очень мало.

Общій типъ селеній—полуврытыя въ землю, частью землянныя, частью изъ тесаннаго камня хижины съ плоскими крышами. Отсутствіе вентиляціи, при условіи размѣщенія рядомъ съ рогатымъ скотомъ и лошадьми, дѣлаютъ воздухъ въ землянкахъ крайне тажелымъ. Вслѣдствіе указаннаго описанія домовъ-землянокъ, надо признать большинство селеній, крайне неудобными и неблагопріятными для размѣщенія войскъ.

Значительная абсолютная высота описываемаго района и значительное количество атмосферныхъ осадковъ обусловливаютъ его климатъ.

Суровая очень снѣжная зима, сырая и довольно продолжительная весна, прохладныя лѣто и осень, составляютъ главныя свойства климата всего этого района.

Зима наступаетъ въ началѣ ноября и продолжается до половины апрѣля, періодъ времени съ половины мая и до половины ноября надо считать самымъ здоровымъ и лучшимъ временемъ года для военныхъ дѣйствій.

Источники: А. М. Колюбакинъ. Матеріалы для военно-статистическаго обозрѣнія Азіятской Турціи. Т. I, ч. I. Изд. 1888 г.

Ѳ. Грязновъ. Военный обзоръ передового театра въ Азіятской Турціи. Изд. 1897 г., ч. II стр. 81—101, 109 и 110. Извѣстія Штаба Кавк. воен. окр. № 19, 1907 г., стр. 46—55.

Краткій очеркъ населенія и мѣстныхъ средствъ раіона второстепенныхъ операціонныхъ направленій.

Второстепенныя операціонныя направленія къ югу отъ главнаго транзитнаго пути изъ Хоя въ Эрзерумъ, прорѣзываютъ, главнымъ образомъ, площадь Ванскаго и Битлисскаго вилайетовъ и лишь частью входятъ въ Харпутскій и Діарбекирскій вилайеты.

Населеніе. I. Племенной и религіозный составъ:

Въ Ванскомъ вилайетѣ: тур. 9%, кур. 46%, арм. 26%, нестор. 17%, прочихъ 2%.

Въ Битлисскомъ вилайетѣ: тур. 5%, кур. 55%, арм. 39%, проч. 1%.

Районы, въ коихъ русскіе отряды могутъ найти многолюдное христіанское населеніе: I по западную сторону Ванскаго озера—Мушская равнина, каза Ахлатъ и центральная часть казы Буланыхъ—области съ многочисленнымъ армянскимъ населеніемъ; на равнинѣ Муша оно достигаетъ 70%; II затѣмъ къ сѣверо-востоку отъ этого района казы Мелязгертъ, Арджешъ, Бергри населены преимущественно племенными курдами; III

далѣе на восточной сторонѣ озера Ванъ армяне встрѣчаются въ довольно значительномъ числѣ близъ гор. Вана и въ нахіяхъ Ванской казы Тимаръ и Хавацоръ, въ послѣдней численность армянскаго населенія доходитъ до 73%; IV затѣмъ всѣ области, лежащія къ востоку отъ Ванской казы населены почти сплошь одними курдами.

Въ Ванскомъ вилайетѣ одно селеніе приходится на каждыя $15\frac{1}{2}$ кв. верстъ, а въ Битлисскомъ вилайетѣ на каждыя 11 кв. верстъ.

Средняя величина селенія въ Ванскомъ вилайетѣ 22 двора, а въ Битлисскомъ 20 дворовъ.

Плотность населенія въ Ванскомъ вилайетѣ 14 чел., а въ Битлисскомъ 20 чел., на одну квадрат. версту. Наиболѣе густо населенные районы: Мушская равнина 36 чел. на 1 кв. версту; санджакъ Битлисъ 27 чел., нахія Тимаръ Ванскаго вилайета 28 чел. на 1 кв. версту.

Религіозный составъ населенія.

Процентное отношеніе.

	мусул.	христ.	проч. вѣр. исп.
Санджакъ Ванъ	54	43	3
„ Хеккіари	56	43	1
„ Битлисъ	60	40	—

		мусул.	христ.	проч. вѣр. исп.
„	Мушъ	51	48	1
„	Схертъ	65	34	1
„	Генчъ	79	20	1

Продовольственныя средства района.

Экономическая дѣятельность населенія сосредоточивается, главнымъ образомъ, на земледѣліи и скотоводствѣ. При хорошемъ урожаѣ мѣстныя средства обоихъ вилайетовъ, окажутся достаточными для продовольствія хлѣбомъ 25—30 тыс. корпуса въ теченіе 2—3 мѣсяцевъ; въ противномъ случаѣ ихъ едва ли хватитъ для мѣстнаго населенія.

Скотоводство развито повсюду и довольствіе мясомъ не встрѣтитъ нигдѣ никакихъ затрудненій.

Фуражныя средства. Запасы сѣна—весьма незначительны и расчитывать на нихъ можно лишь въ окрестностяхъ Вана, на равнинахъ Муша и Абаги. Запасы самана обильны, но розыскивать ихъ придется въ сторонѣ отъ главныхъ караванныхъ путей. Количество ячменя зависитъ отъ урожая, въ главныхъ административныхъ пунктахъ: Ванѣ, Битлисѣ, Мушѣ осенью можно закупить значительное количество зерна (примѣрно до 50—100 тыс. пуд. въ каждомъ пунктѣ).

Перевозочныя средства. Вьючный способъ перевозки тяжестей здѣсь главный, вьючатъ не только лошадей, но и крупный рогатый скотъ. На избытокъ вьючныхъ лошадей расчитывать нельзя, четырехколесныхъ повозокъ совершенно нѣтъ, двухколесныя арбы можно найти только въ равнинныхъ районахъ вилайетовъ.

Топливо. Въ сѣверной половинѣ обоихъ вилайетовъ (къ сѣверу отъ хребта Тавра) почти исключительно кизякъ, въ южной—частью кизякъ, частью древесное топливо.

Селенія сѣверныхъ казъ Ванскаго и Битлисскаго вилайетовъ не представляютъ благопріятныхъ условій для размѣщенія частей войскъ по квартирамъ вслѣдствіе крайне антисанитарной обстановки жилищъ. Болѣе благопріятныя условія для расквартированія войскъ—въ южныхъ казахъ вилайетовъ и въ слѣдующихъ городахъ: Ванѣ, Битлисѣ, Мушѣ, Арджешѣ, Адильдживасъ и Ахлатѣ; въ гор. Ванѣ возможно расквартировать цѣлый корпусъ.

Климатъ здоровый, сухой и вполнѣ континентальный. Самый невыгодные для какихъ бы то ни было передвиженій мѣсяцы—мартъ и апрѣль (таяніе снѣговъ, частые дожди, подъемъ уровня водъ въ рѣкахъ и пр.). Со второй половины мая

погода улучшается и до половины іюня дожди все-таки перепадаютъ. Затѣмъ, устанавливается періодъ полнаго бездождья, продолжающійся иногда до октября. Сентябрь, октябрь и первая половина ноября мѣсяца могутъ считаться вполнѣ благопріятными для всякаго рода военныхъ операцій; во второй половинѣ октября выпадаетъ первый снѣгъ, но, большею частью, онъ сейчасъ же стаиваетъ и снова насту аетъ періодъ, хорошей погоды. Съ конца декабря въ котловинѣ Ванскаго озера и средняго теченія Мурадъ-чая устанавливается снѣжная, слегка морозная зи а, напоминающая собою зиму центральныхъ губ. Россіи, но только съ разницей, что здѣсь почти никогда не бываетъ сплошныхъ морозовъ. Между 10 и 3-мя час. дня обыкновенно бываетъ оттепель. Морозы доходятъ до 10°—20°, хотя послѣдніе, какъ исключеніе. Лѣтомъ знойные дни смѣняются обыкновенно прохладными н чами.

Исто ники: В. Т. Маевскій. Военно-статистическое описаніе Ванскаго и Битлисскаго вилайетовъ. Изд 1904 г., стр. 15—18, 26—33, 206—215, 242—244.

Краткій военный обзоръ Кавказско-Турецкаго театра военныхъ дѣйствій., Аверьянова (Добошинскаго). Изд. 1905 г., стр. 82 и 83.

Краткая характеристика населенія, средствъ и климата въ раіонѣ Хойскаго губ рнаторства.

Населеніе—магометанъ шіитскаго толка около 60, 5%, къ нимъ относятся жители тюрско-татарскаго племени, населяющіе среднюю и восточную часть губернаторства; магометанъ суннитскаго толка—около 35,8% къ нимъ принадлежатъ курдскіе племена, живущіе въ западной и сѣверо-западной частяхъ провинціи.

Христіанъ—около 3,5% раздѣляются на армяно-грегоріанскаго вѣроисповѣданія и халдеевъ—католическаго вѣроисповѣданія, тѣ и другіе живутъ преимущественно въ округѣ Сальмасъ съ главнымъ городомъ Дильманомъ.

Евреевъ около 0,2% разсѣяны всюду.

Земледѣліемъ, главнымъ образомъ, занимаются жители долинъ рѣкъ, въ которыхъ есть возможность производить искусственное орошеніе полей; сѣютъ пшеницу, ячмень, ежегодный сборъ которыхъ около 750,000 пудовъ, избытокъ отправляется въ Тавризъ, Дильманъ и Турцію.

Скотоводство—разведеніе барановъ и крупнаго рогатаго скота распространено, но овцеводст-

во въ болѣе крупныхъ размѣрахъ, принадлежитъ преимущественно горнымъ магаламъ. Лошади разводятся въ южныхъ магалахъ среди курдскаго населенія, особеннымъ богатствомъ лошадей отличаются магалы: Хой и Маку.

Административное дѣленіе. Во главѣ управленія—губернаторъ подчиненный генералъ-губернатору Адербейджана и валіагду. Хойское губернаторство раздѣляется на 12 магаловъ (округовъ), изъ нихъ пользуются почти полной независимостью:
) Магалъ Маку или Макинское ханство, принадлежащее почти независимому хану. Макинское ханство заключаетъ также магалы—Аваджикъ на западѣ и Кара-кою на востокѣ, купленныя Макинскимъ ханомъ въ собственность. Главный центръ магала—г. Маку, гдѣ живетъ ханъ; у него, по слухамъ, имѣются значительные запасы оружія, огнестрѣльные припасы, а также запасы продовольствія. 2) Магалъ Чіаринъ съ ханской ставкой Чіаринъ-кала; этотъ магалъ лежитъ къ югу отъ магала Котуръ вдоль персидско-турецкой границы.

Богатый магалъ Хой.

Климатъ—континентальный, сухой съ очень жаркимъ лѣтомъ и холодной зимой, послѣдняя иногда очень снѣжная, лѣто отличается своей су-

хостью и бездождіемъ. Осень съ ноября до средин декабря и весна съ конца февраля и до средин апрѣля отличаются кратковременностью и обиліем проливныхъ дождей, особенно въ Хойской котловин.

Источникъ: Отчетъ о поѣздкѣ по губернаторствам западной Персіи 1900—1901 г. г. Максимовича—Васи ковскаго, часть I, стр. 105—110.

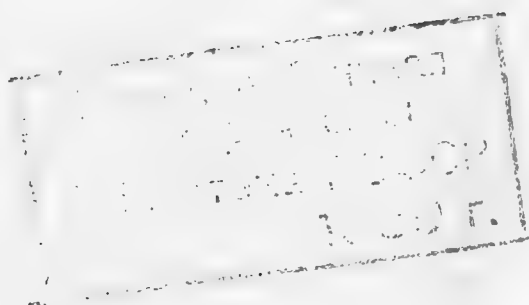


СХЕМА
телеграфныхъ линій въ пограничныхъ съ Россіей раіонахъ
ТУРЦІИ и ПЕРСІИ.

Масштабъ 60 вер. въ дюймѣ.

Черное море.

РОССІЯ.

ТУРЦІЯ.

ПЕРСІЯ.

Каспійское море.

Батумъ
Керасундъ
Трапезондъ
Гюмишъ-хана
Байбуртъ
Испиръ
Тортумъ
Кискимъ
Шихана
Ольты
Кале-богазъ
Идъ
Кетекъ
Карсъ
Сарыкамышъ
Каракилиса
Гассанкала
Эрзерумъ
Алашкертъ
Дели-баба
Игдыръ
Мысунъ
Діадинъ
Баязетъ
Маку
Дутахъ
Аликала
Эрзингянъ
Кемахъ
Мамахатунъ
Экинъ
Пекьмюръ
Хнысъ-кала
Чимишъ-Гезекъ
Арабкиръ
Хозатъ
Мезертъ
Пери
Харпутъ
Кыги
Гойнукъ
Гемгемъ
Мелязгердъ
Генъ
Мушъ
Ахлатъ
Бегри-кала
Аргакъ
Сарай
Ванъ
Битлисъ
Ваотанъ
Башъ-кала
Діарбекиръ
Сеэртъ
Хой
Дильманъ (Сальмасъ)
Урмія
Некро
Джульфа
Марандъ
Таврисъ
Теоганъ (Тоганъ)
Марага
Соуджъ-булахъ
Хассанъ-Ханлу (приблизительно)
Белясуваръ
Заст. Худоферинская
Агаръ
Ленкорань
Астара
Баку
Ардабиль
Серабъ
Міане
Энзели
Рештъ
Ленгерудъ
Хуремъ-абадъ
Зенджанъ
Менджиль
Казвинъ
Тегеранъ

Источники: { Матеріалы Развѣдывательнаго отдѣленія за 1906 годъ.
В. Т. Маевскаго. Военно-статистическое описаніе Ванскаго и Битлисскаго вилайетовъ изд. 1904 года.

Н. Башенева.